

tweemaandelijks maritiem tijdschrift  
revue maritime bimestrielle

32<sup>e</sup> jaargang · nr. 210 · 32<sup>e</sup> année · n° 210

# NEPTUNUS





**sinds een kwart eeuw  
aan land, op zee  
en in de lucht**

*worden de militaire communicaties,  
het luchtvaartuig «Epervier»,  
de HF radio PRC/VRC-600,  
de Seasparrow, de Mirage 5B,  
de F-16, de mijnenveger «CMT» en  
nog veel andere systemen.*



**verwezenlijkt  
met een constante  
zorg voor precisie,  
betrouwbaarheid en  
perfectie.**

N.V. PHILIPS & MBLE Associated  
Afdeling Defensie  
Tweestationsstraat 80  
1070 Brussel  
02/525.61.11



# NEPTUNUS

## info marine

december 1985  
décembre 1985

LID  
**fppb**  
MEMBRE

32<sup>e</sup> jaargang nr 2  
32<sup>e</sup> année no 2

Revue maritime bimestrielle  
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue  
Directeur van het tijdschrift  
J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef  
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's  
R. De Meersman - M. Schottey

Administratie - Administration  
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje:  
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique:  
**Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende**  
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389 et/en  
(059) 80 39 99

Ventes - Abonnements  
Verkoop- en Abonnementendienst  
Compte 473-6090311-30 ou  
001-0263740-73  
Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73  
300 F gewoon - normal  
500 F steun - soutien  
750 F ere - honneur  
10 \$ buitenland - étranger

Raad van Beheer  
Conseil d'administration

Président - Voorzitter: J.C. Liénart  
Vice-président - Ondervoorzitter:  
R. Van Ransbeek

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise  
Sekretaris - Secrétaire: Ch. Freys  
Beheerders - Administrateurs:

E. De Grieck, C. Jacobs, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, J. Petit, D. Van Parijs, H. Rogie, A. Jacobs, A. Devree-se.

## inhoud sommaire

de belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (XXI bis) de twee vissersvaartuigen van anselmus beernaert door j. verleyen . . . . .	3
de zee en de kunst frans hens & egidius - frans leemans door norbert hostyn . . . . .	5
toulon: une base chargée d'histoire lorsque l'ambiguïté des événements trouble l'esprit des hommes! par le lt. colonel hre paul eygenraam . . . . .	9
bij het afscheid van een zeeman oppermeester j.-b. dreesen met rust door e. van haverbeke . . . . .	13
woorden uit de zeemanskist over het weer door oppermeester (o.r.) j.-b. dreesen . . . . .	19
maritiem panorama - panorama maritime door h. rogie . . . . .	23
postzegelnieuws de vikingen (II) door eerste meester chef a. jacobs. . . . .	29
marines militaires étrangères par le cpf (r) h. rogie. . . . .	33
info reserve . . . . .	37
escale d'exemption à zeebrugge par saint bernard du spuikom. . . . .	39
«agimus ut viverent» plus qu'une devise: un programme par saint bernard de spuikom. . . . .	42
kent u ze nog? les connaissez-vous encore? . . . . .	44



# VALCKE Frères n.v.

SINDS 1783... 200 JAAR BETROUWBARE SERVICE  
EN IN DECEMBER 1985... 202 JAAR!



1783-1983

Dieselmotoren DEUTZ  
Reparaties aan alle motoren  
Scheepsherstellingen  
Dokwerken

Containerherstellingen en werken aan haveninrichtingen

Konstrukties:

Mechanische konstrukties - Ketelmakerij - Dieselaggregaten  
Pompgroepen - Dieselinjectie BOSCH-CAV

**n.v. VALCKE Frères s.a.**

AGENT IN BELGIE VOOR

**DEUTZ**  
**MWM**



**IN BELGIE GEVESTIGD TE:**

**OOSTENDE**

H. Baelskaai 3  
Tel. (059) 32 18 14  
Telex 81426  
Telefax (059) 32 18 19

**ANTWERPEN**

Nassastraat 37  
Tel. (03) 231 06 90  
Telex 31167  
Telefax 03/231 06 96

**ZEEBRUGGE**

Tijdokstraat 26  
Tel. (050) 54 41 79  
Telex 81951

EVENEENS GEVESTIGD TE PARIJS - BOULOGNE S/MER - LORIENT - LA ROCHELLE



# De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (XXI bis)

DE TWEE VISSERSVAARTUIGEN VAN ANSELMUS BEERNAERT

Door J. Verleyen

Nog een vaartuig vertrokken vanuit Fécamp: De Z.3 «Irma-Germaine» (addendum)

In het laatste nummer van verleden jaar (NEPTUNUS Nr. 4/84 van december 1984), hebben wij de oorlogsgeschiedenis van dit vaartuig en van zijn twee bemanningen gepubliceerd. Het was niet te denken aan het feit dat onze Heilige Vader deze geschiedenis zou kennen.

In het kader van het Pausbezoek aan ons land werd op zondag 19 mei een nationale eucharistieviering gehouden te Koekelberg.



Gustaaf VAN DIERENDONCK overhandigt zijn prachtig werk aan Mgr. Roger VAN GHELUWE, de jonge Bisschop van Brugge. (Foto Bisdom Brugge)

Tijdens de offerandestoet werd van elk bisdom een symbolische gave meegedragen waarin iets van het eigen bisdom of provincie tot uitdrukking wordt gebracht. Vanwege het bisdom Brugge werd een model van 'n Zeebrugse vissersboot aan de Paus aangeboden. Dit 76 cm. lange bootje werd tijdens de offerandestoet aangedragen door twee jongens van de Vrije Visserijschool «Paster PYPE» van Oostende.

Het bootje werd gemaakt door Gustaaf VAN DIERENDONCK uit Zeebrugge. Aan dit schaalmodel werkte hij vier maanden. Het is een kopie van de echte Z.3'«Irma-Germaine», eigendom van de ouders VAN DIERENDONCK, gebouwd in 1929. Wij weten dat het vaartuig aan de ontroofing van Duinkerke heeft deelgenomen (met talrijke geallieerde soldaten aan boord). Wij weten ook dat het vaartuig ter visserij in de Britse wateren was met thuishaven Brixham (Country of Devon).

Tijdens een actie in augustus 1943 is de boot bij het ophalen van een mijn de lucht ingevlogen. Hierbij is de nieuwe bemanning omgekomen. De gebroeders VAN DIERENDONCK waren niet meer aan boord.

Sedert enkele weken waren zij vrijwilligers bij de Belgische Afdeling van de Royal Navy.

Met deze gave wil het bisdom Brugge gestalte geven aan een specifieke eigenschap van West-Vlaanderen: de zee en de zeevisserij.

Door het feit dat het oorspronkelijk schip vergaan is tijdens de oorlog wordt aangesloten bij de vredesbezinning in Ieper. De vissersboot verwijst ook symbolisch naar Petrus, de eerste Paus, die eveneens visser was en die nog altijd de beschermers van de vissers is.

De Z.3 «Irma-Germaine» zal dus nooit vergeten worden. Dit model zal rusten tussen de schatten van het Vaticaan. Het vaartuig is in de legende getreden zoals de H.77 «Gilda» met de roman van Johan BALLEGEER.

Wij danken de persattaché van het bisdom Brugge, de Heer Mark VAN DE VOORDE voor zijn vriendelijke medewerking.







WERVEN IN TEMSE EN HOBOKEN  
CHANTIERS A TEMSE ET HOBOKEN

Tel. 03-710.71.11    Telefax 03-771.49.72    Telex 31140



ZEESCHEPEN TOT 320.000 TON D.W.  
NAVIRES DE MER JUSQUE 320.000 TONNES D.W.

Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBE GRAMME", de visserijwachtschepen "GODETIA" en "ZINNIA", 4 kustmijnenvegers, de 4 fregatten E71, F910 "WIELINGEN", F911 "WESTDIEP", F912 "WANDELAAR", F913 "WESTHINDER" en van het oceanografisch schip "BELGICA".

Constructeurs du ketch de recherches "ZENOBE GRAMME", des garde-pêches "GODETIA" et "ZINNIA", de 4 dragueurs de mines côtiers, des 4 frégates E71, F910 "WIELINGEN", F911 "WESTDIEP", F912 "WANDELAAR", F913 "WESTHINDER" et du navire océanographique "BELGICA".

---



De zee en de kunst.

## Frans Hens & Egidius - Frans Leemans

Door Norbert HOSTYN, Conservator Stedelijke Musea Oostende. Lic. Kunstgeschiedenis

Deze bijdrage is gewijd aan twee leerlingen van de beroemde Antwerpse landschap- en marineschilder Jacob JACOBS die we in een vorige bijdrage hebben behandeld: Frans HENS & Egidius-Frans LEEMANS, beide marineschilders die we tot de realistische strekking binnen het genre kunnen rekenen.

Als dusdanig kunnen we ze situeren ter hoogte van bijvoorbeeld een Robert MOLS, een Henri PERMEKE, een Auguste MUSIN.

Frans HENS werd tamelijk recent nog uitvoerig bestudeerd door Collega M. LUWEL van het Museum voor Midden-Afrika te Tervuren. Zijn research vond een neerslag in het onvolprezen «Nationaal Biografisch Woordenboek» (deel 2).

Het is dan ook voornamelijk uit deze bron dat we voor het eerste luik van onze bijdrage hebben geput.

Familiekundige gegevens:

Geboren te Antwerpen op 1 aug. 1856; aldaar overleden op 11 mei 1928. Zoon van Jozef H. en Josephine Peeters.

Frans HENS. De Schelde. Privé verzameling. Antwerpen.

Gehuwd op 17 sept. 1878 met Clara Johanna Aerts, dochter uit een Antwerps drankhuis, dat door het kunstenaarsgild druk bezocht werd.

Overleden te Antwerpen op 11 mei 1928.

Tegen de wil in van zijn vader, die een welgesteld slager was, en zijn zoon tot hetzelfde beroep wou opleiden, ging de belangstelling van H. al heel vroeg uit naar het schilderen. Slenteringen door het schipperskwartier, langs de dokken en de Schelde, verschaften hem de eerste indrukken. Na in de leer te zijn geweest bij een paar pseudo-artisten, kennissen van zijn moeder, die wél begrip toonde voor de passie van haar zoon, volgde H. van 1871 tot 1876 lessen aan de Koninklijke Academie voor Schone Kunsten te Antwerpen. Tweemaal kreeg hij er een tweede prijs in uitmuntendheid, wat zijn rechtvaardigheidsgevoel kwetste en hem in conflict bracht met zijn leraar J. Jacobs en de directeur N. De Keyser. Zin voor avontuur voerde H. in de jaren 1873-74 naar Amerika waar hij de Niagarawatervallen bezichtigde, en ook naar Duitsland, waar hij een tijdje werkte als circusacrobaat. Reeds in 1875 werd van hem te Dendermonde werk geëxposeerd, met





de omstreken van Buffalo en van Keulen als thema. Het onderricht dat op de Academie werd verstrekt vond H. te dor om werkelijk te boeien; van doorslaggevend belang was echter zijn kennismaking in dit milieu met de talentrijke Th. Verstraete, die hij levenslang te vriend zou houden en met E. Joors, hartstochtelijk bestrijder van al wat onecht en gekunsteld was. H. bevestigde later hoe moeilijk het hem geweest was zich te bevrijden van wat men hem op de schilder- en tekenschool had bijgebracht.

In 1876 bezocht hij de wereldtentoonstelling te Philadelphia. Ditzelfde jaar werd onder impuls van koning Leopold II de «Association Internationale Africaine» gesticht, die als doel had het centrale gedeelte van het Afrikaanse continent te verkennen en er een reeks onthaalcentra en wetenschappelijke stations op te richten. Het Belgisch Comité van de Association zond reeds in okt. 1877 een expeditie naar de oostkust van Afrika onder leiding van L. Crespel.

H., zoals talrijke avontuurlijke landgenote, zag hier een enige kans het fascinerend-onbekende werelddeel te leren kennen. Een beroep op Leopold II hielp niet, gezien alleen enkele technici werden aangeworven. H. zocht troost bij de eeuwigwisselende Schelde: ten einde het leven op de stroom zo innig mogelijk te ervaren, ging hij werken op een boot van de pontonniers, gemeerd aan het Vlaams Hoofd. In olieverfschilderijen, potlood- en houtskooltekeningen legde hij het leven van de Schelde en van de onmiddellijke omgeving vast. In 1883 werd een ruime artistieke kring gesticht «Weest U zelve», met de bedoeling kunstenaars van alle aard met elkaar in aanraking te brengen. Men vindt er H. naast de schilders E. Claus, Th. Verstraete, de beeldhouwer J. Lambeaux, de publicist J. van Rijswijk, de dichters A. Sauwen, V. Dela Montagne en P. de Mont.

In 1884 zette H. aan de «Association Internationale du Congo» (een organisme te vereenzelvigen met Leopold II, en dat aan de Kongostraat voorafging), zijn plan uiteen naar Afrika te gaan ten einde er gegevens en materiaal te verzamelen voor een panorama dat op de wereldtentoonstelling van 1885 te Antwerpen, Midden-Afrika waarheidsgetrouw zou weergeven. Ontgoocheld door een bij herhaling

opgelopen weigering, ondernam hij in 1886 op eigen vleugels een reis van enkele maanden in Neder-Kongo. Aldus is hij de eerste Belgische kunstenaar die, met artistieke bedoeling, de reis naar Kongo ondernam. H. bezocht per prauw de eilanden in de Kongomonding en leerde zo de inlanders kennen en waarderen. Van deze reis, die hij bij ontstentenis van adequate uitrusting moest stopzetten beoorden Isangila, bracht H., behalve iconografische documentatie, ook planten, insecten, ethnografica en zoölogische specimina mee. Het British Museum kocht van hem een reeks ichthyologische nieuwigheden. Van 23 tot 31 maart 1887 stelde H. in de zaal Verlat te Antwerpen zijn vreemdsoortige collectie ten toon. Afrika en het vrije conventionele leven aldaar dwongen hem terug naar Kongo. Hij vroeg een subsidie aan de administratie van de Onafhankelijke Kongostraat voor een zending die tot doel zou hebben een betere kennis van de plantenwereld in Kongo op te doen. Deze tegemoetkoming werd hem geweigerd, omdat men oordeelde dat privé-initiatief, dat zichzelf kon bedruipen door verkoop van collecties, een dergelijke taak maar op zich moest nemen. Blijkbaar had H. zich die wenk te nutte gemaakt en hij vertrok niet alleen met schildersgerief doch ook met materiaal tot het aanleggen van een plantenverzameling en tot het bewaren van insecten, met kralen en stoffen en met, als grote luxe, een tent. Op de vooravond van Kerstdag 1887 verliet H. Matadi in gezelschap van kapitein L. Van de Velde, en trok langs de beruchte karavaanweg naar Leopoldstad. De uitgeputte Van de Velde stierf aldaar op 17 febr. 1888. H. maakte een potloodschets van zijn graf. Alle belangrijke plaatsen tussen Matadi en Bangala, het verste door hem bereikte punt, heeft H. vastgelegd in olieverf, aquarel of tekening. Tezelfdertijd heeft hij er, onder moeilijke materiële omstandigheden, druk geherboriseerd. H. kwam te Antwerpen terug in dec. 1888. Met de ontdekkingsreiziger C. Coquilhat, vatte hij het plan op een geïllustreerd boek over Kongo te publiceren. Noch Belgische noch buitenlandse uitgevers voelden er iets voor. Zijn Kongolees werk exposeerde H. te Brussel in 1889 en te Antwerpen in 1890. Van 16 april tot 4 mei 1890 hield de «Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie» te Brussel een merkwaardige ten-

Frans HENS. De overzetboot naar St. Anna, 1885, doek 102 x 179 cm. Antwerpen Koninklijk Museum voor Schone Kunsten. (cliché A.C.L.-Brussel)







Frans HENS. Boot op de Schelde, doek 60 x 80 cm. Veiling Campo - Antwerpen. Nov. '83

toonstelling waarin twee iconografische technieken aan bod kwamen: schilderen van H. en foto's van F. de Meuse, A. de Macar en A. Weyns.

Deze expositie, door de koning en de koningin plechtig geopend, zou ook door de toen te Brussel verblijvende H. M. Stanley bezocht zijn geweest.

H. geraakte opnieuw in de ban van de Schelde (met een gehuurde schuut voer hij de stroom op en af) en had zijn aandeel in de artistieke beweging te Antwerpen. Hij behoorde tot de stichters van de kunstgroep, de «Kring der XIII», die op bevrijding van de heersende kunsttradities stuurde en voor het eerst in 1891 een kunstmanifestatie organiseerde, waarop H. zowel met Kongolees werk als met Scheldezichten vertegenwoordigd was. De wereldtentoonstelling van 1894 te Antwerpen kreeg haar diorama doch het waren twee kunstenaars die Kongo niet hadden gezien, R. Mols en P. Van Engelen, aan wie de opdracht werd toevertrouwd. Het lukte H., in wie een ontdekkingsreiziger leefde, evenmin in 1896 opgenomen te worden in de antarctische expeditie van A. de Gerlache.

In 1898 en 1899 tekende H. aandelen van Kongolese maatschappijen: de enige opdracht waarin hij zijn de visu-kennis van Afrika kon gebruiken. Van 22 sept. 1919 tot 31 dec. 1923 was H. leraar in de «dierenschildding» aan het Nationaal Hoger Instituut voor Schone Kunsten te Antwerpen.

Op 24 aug. 1921 werd hij lid van de speciale commissie van het Koninklijk Museum voor Schone Kunsten van Antwerpen. Op 19 jan. 1922 toegevoegd lid van het academisch corps van de Koninklijke Academie voor Schone Kunsten van Antwerpen. De «Académie Royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts de Belgique» kende hem op 28 nov. 1926 de Emile Sacré-prijs voor schilderkunst

toe (periode 1920-26) voor zijn «Morgen in de Polders» (Museum te Gent). Na 1894 exposeerde H. geen Afrikaans werk meer. Grote tentoonstellingen in zijn post-Kongolese periode: Antwerpen 1907, *ibid.* 1914, retrospectieve 1927 te Antwerpen en te Brussel. H. nam deel aan verschillende kunsttentoonstellingen in het buitenland, o.m. te Parijs, Berlijn en Wenen.

De laatste jaren van zijn leven werd H. gekweld door ziekte, die echter gemilderd en draaglijker werd gemaakt door muziekbeoefening, lectuur en collectioneren van insecten (verzameling in het Van Heurck-Museum te Antwerpen). H. toonde zich al heel vroeg zelfstandig in zijn optreden, of, zoals P. de Mont van hem zegt: «Hij was van het begin af een overtuigde». Reeds in de jaren 1875-80, dus vóór het impressionisme uit Frankrijk oversloeg, was H. te Antwerpen in die richting gaan werken.

Zijn twee reizen naar Kongo betekenden voor hem een zich losrukken uit conventie en traditie. Hij leefde er in een toestand van werkelijke euforie, genietend van de ongeschonden primaire omgeving.

Heel weinig schilders slaagden erin de uitbundige tropische natuur weer te geven: ook H. heeft Kongo gezien met een sterke herinnering aan het vaderlandse landschap. Na zijn terugkeer heeft hij zich ontwikkeld tot de schilder van de Schelde, met daarnaast ook de heide, de polders en de zee. H. is een van onze grote marinisten. Herhaalde malen heeft H. dezelfde thema's geschilderd, zodat sommigen van een zekere eentonigheid gewagen.

Het impressionisme van H. is meer emotioneel, rijker aan inhoud, dieper dan het logischere, technisch scherpere impressionisme dat men bij de zuiderlingen vindt. In de laatste fase van zijn leven evolueerde H. naar een expressionistische uitingsvorm.



H. was ook een uitstekend etser, meestal volgens de techniek van het «verniss mou». Werken van H. bevinden zich

in heel wat privé-collecties en in de musea van Brussel, Antwerpen, Gent, Aarlen.



## EGIDIUS-FRANS LEEMANS

Als tweede dan Egidius - Frans LEEMANS, over wie heel wat minder gegevens voorhanden zijn.

Geboren te Antwerpen op 28 april 1839

Overleden te Antwerpen op 2 januari 1883

Woonde Van Immerseelstraat, 14 te Antwerpen.

LEEMANS studeerde zoals gezegd aan de Antwerpse Academie. Zijn voornaamste professor was er Jacob JACOBS.

LEEMANS debuteerde in het Salon 1862 te Gent met een landschap «Tegen de avond», en stelde naderhand regelmatig tentoon in de Driejaarlijkse Salons van Brussel, Gent en Antwerpen.

Naast zijn activiteiten als marineschilder was LEEMANS, net als zijn vader trouwens, ook restaurator.

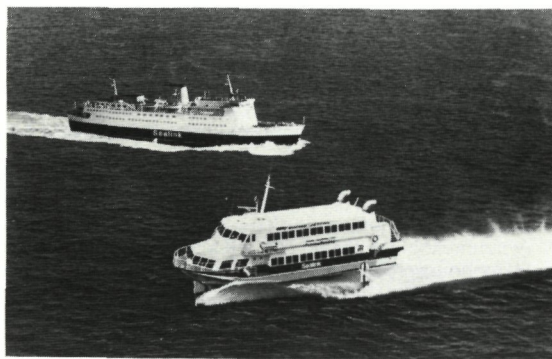
In het Salon 1873 te Antwerpen exposeerde hij voor het eerst een maanbelicht landschap. Het nocturne-genre werd zijn typische specialiteit, zowel in landschappen als in marines. Eenzelfde thematiek behandelde hij ook in zijn etsen.

Salon 1881 te Brussel: «Einde van de dag»

Salon 1882 te Antwerpen: «Zomeravond» Dit werk leverde hem een gouden medaille op, terwijl het doek voor het Antwerps museum werd aangekocht.

Museau:

Antwerpen, K.M.S.K.: «Zomeravond», «Marine» & Koolvliet te Antwerpen».



### SEALINK ZEEVAARTLIJN OOSTENDE-DOVER

#### SNEL, VOORDELIG EN KOMFORTABEL NAAR ENGELAND

**SCHEPEN** (voor reizigers met of zonder voertuig)

- Talrijke afvaarten per dag in elke richting tussen Oostende en Dover.
- De treinreizigers dienen slechts van perron te veranderen om in te schepen zowel te Oostende als in Dover W.D.
- Voor de automobilisten staan de in- en ontschepingsinstallaties te Oostende rechtstreeks in verbinding met de autosnelweg E5-A10.

**JETFOILS** (draagvleugelboten) alleen voor reizigers zonder voertuig

- Ultra-snelle overvaarten Oostende-Dover in amper 1.40 u.
- treinreizigers kunnen dank zij onmiddellijke aansluitende treinen, zowel te Oostende als te Dover (waar zoals voor de schepen, in feite slechts van «perron» dient veranderd te worden) vanuit Oostende in  $\pm$  3.30 u. het centrum van Londen bereiken en vanuit Brussel, in  $\pm$  5 u. met inbegrip van de tijd nodig voor douane- en paspoortcontrole te Oostende en te Dover!
- Van 2 (in de winter) tot 6 (in de zomer) afvaarten per dag in elke richting.

#### GUNSTIGE TARIEVEN

- Voor de reizigers zonder voertuig (schepen + Jetfoils):
  - ééndaags, 60 u., of 5 dagen excursiebiljetten.
  - matig tariefsupplement voor Jetfoilreizigers.
  - belangrijke vermindering voor groepen.
- Voor reizigers met voertuig:
  - excursiebiljetten van korte duur: 60 u. of 5 dagen (minitour).
  - belangrijke vermindering voor groepen.

#### INLICHTINGEN, KOSTELOZE DOKUMENTATIE, enz.

- erkende reisagentschappen en automobiellclubs (met wagen)
- spoorwegstations en erkende reisagentschappen (zonder wagen)
- Regie voor Maritiem Transport

Belliardstraat 30, 1040 Brussel (Tel. (02) 230 01 80) - Natiënkaai 5, 8400 Oostende (Tel. (059) 70 76 01)

# TOULON: UNE BASE CHARGÉE D'HISTOIRE ...

## Lorsque l'ambiguïté des événements trouble l'esprit des hommes!

Par le Lt Colonel hre Paul EYGENRAAM

La Société Royale Amicale des Officiers des Campagnes 1914/18 et 1940/45 (AOC), consciente du rôle joué par la possession des ports dans la 2<sup>me</sup> guerre mondiale, témoigne un intérêt particulier à ceux qui furent autrefois le théâtre d'opérations significatives auxquelles des compatriotes furent associés. Des plaques commémoratives furent placées par ses soins à Dunkerque et à Dieppe, à St. Valéry en Caux et à Cherbourg, à Brest enfin où l'évacuation en juin 1940 à la barbe des blindés allemands de Hartlieb, du prestigieux « Richelieu » en voie d'achèvement, constitue pour la Marine Nationale et l'amiral de Laborde, un succès logistique comparable à celui de l'amiral Ramsey, évacuant de Dunkerque sous les coups de la Luftwaffe de Goering, les 340.000 hommes du Corps Expéditionnaire de Lord Gort et la 1<sup>ère</sup> armée française de Blanchard. L'histoire de Brest c'est aussi celle de l'éphémère « Réduit Breton » auquel des Belges furent mêlés ...

### Les sources d'une longue amitié

L'amitié née entre les Belges et la Marine Nationale a des sources lointaines. Au lendemain de la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale, le « Dépôt des Equipages » créé en 1917 à Calais pour nos marins servant à bord d'unités françaises, devint « Le Détachement » et plus tard le « Corps des Torpilleurs et Marins » (CMT). Ce Corps avait entre autres pour mission de faire vivre la flottille de torpilleurs et dragueurs allemands que le Traité de Versailles octroya à la Belgique en guise de dommages de guerre. Des officiers originaires de la Force Terrestre, se rendirent en France pour y être formés comme officiers de marine, tout en faisant revivre les traditions de la Marine Royale qui, sous Léopold 1<sup>er</sup>, avait favorisé nos premières initiatives colonisatrices. Ces officiers furent en stage à bord du « Jeanne d'Arc », et, en Belgique, du croiseur « d'Entrecasteaux » cédé par la France pour l'écolage de nos marins jusqu'au fatal démantèlement du CMT en 1927.

Ce n'était pas la première éclipse de notre Marine. Elle avait connu pareille mésaventure en 1862. Mais aucune marine au monde n'a été aussi éprouvée politiquement et militairement que la Marine Nationale Française, il y a maintenant plus de quarante ans, lors des tragiques événements de Toulon. Pour mieux en comprendre le déroule-

ment, nous visitâmes en juin 1984 la base qui en fut l'épicentre, grâce à l'amabilité du Commandant en Chef pour la Méditerranée, préfet maritime de la III<sup>ème</sup> région, et de l'officier des relations publiques, le capitaine de corvette de Corbière.

C'est le 27 novembre 1942 que la flotte commandée par l'amiral comte de Laborde se saborda pour soustraire ses magnifiques unités à l'occupant allemand. Vingt mois plus tard, le 24 août 1944 la 1<sup>ère</sup> armée française du général de Lattre de Tassigny reprenait aux Allemands ce que jadis Bonaparte avait aidé à reprendre aux Anglais.

### Les faits et les circonstances

C'est la flotte du contre-amiral Lemonnier de la France Libre, aux côtés des Américains et des Anglais, qui rentra victorieuse dans le port de Toulon après avoir soutenu de ses feux le débarquement allié en Provence en cours depuis le 15 août 1944. Rarement cimetière marin fut plus émouvant pour des marins français. En parcourant cette rade sous un soleil estival, comment ne pas évoquer la grisaille de l'automne 1942 lorsqu'à 05.30 h. le 27 novembre, le signalisation optique du navire amiral, la cuirassé « Strasbourg » transmettait l'ordre impératif « Exécutez immédiatement sabordage de votre bâtiment ». Opération suicide la plus spectaculaire de tous les temps se situant dans l'ambiguïté d'événements troubles bien faits pour semer la confusion dans les esprits et mettre des hommes d'honneur à une épreuve d'une complexité inouïe.

C'était ne l'oublions pas, l'époque de la France de Vichy qu'une majorité de Français considérait comme légale. Le Chef de l'Etat était l'illustre vainqueur de Verdun, le maréchal de la Flotte, Darlan était non seulement son ministre mais aussi son dauphin.

A Toulon l'autorité reposait entre les mains d'un marin de tradition: le comte Jean de Laborde. Il avait fait ses preuves en mai et juin 1940 à Brest. Des Belges en avaient été les témoins. Lorsque le 18 juin 1940 l'amiral commandant des Forces maritimes de l'Ouest, apprit que les Allemands traversaient Rennes et pouvaient en quelques heures, atteindre le chef-lieu du Finistère et envahir la base navale, malgré l'illusoire « Réduit Breton » imaginé par le général de Gaulle devenu sous-secrétaire d'Etat, l'amiral



de Laborde fit appareiller 83 bâtiments de guerre et 76 navires de commerce et, incendier les réserves de pétrole. Parmi les géants évacués le fameux « Richelieu ». Jean de Laborde quitta les lieux en extremis à bord du torpilleur « Le Hardi ». Il lui revenait le mérite d'avoir sauvé l'essentiel de sa flotte. Ce sont ses marins qui établirent des « road blocs » à Gouesnou et à Landerneau, tandis que le général français Altmeyer grand chef terrestre, réquisitionnait les Belges de la 7 D.I. du général Van Dael en reconstitution à Malestroit, en vue de participer aux travaux du « Réduit Breton ».

En novembre 1942 les décisions à prendre par Jean de Laborde avait une toute autre ampleur, dans la mesure où les enchevêtrements politiques présentaient de redoutables noeuds de vipère. En fait le suicide de la flotte était préparé de longue date par le commandement des unités au mouillage. Le 19 juin 1940 l'amiral Darlan avait donné au Premier lord de l'amirauté britannique sa parole d'officier que « Quoiqu'il arrive les bateaux de la république resteraient français ou seraient détruits ». Malgré les rigueurs de la convention d'armistice franco-allemande qui ne laissait guère de champ de manoeuvre, le « serment de Bordeaux » fut scrupuleusement respecté. Aux yeux de milliers de Français, le geste parut malavisé. Puisque le vent tournait en faveur des alliés, pourquoi ne pas rejoindre les ports d'Afrique au lieu de détruire volontairement une arme coûteuse ? Les hommes du maréchal, pour justifier le sacrifice consenti, évoquèrent les gages que détenait Hitler et notamment les prisonniers de guerre français. Les fidèles de de Gaulle et les partisans de Giraud soulignaient les succès alliés qui entraînaient d'ailleurs le limogeage du commandant en chef de la Kriegsmarine l'amiral Raeder, et son remplacement par l'amiral Doenitz ... Mais les marins eux-mêmes ? Que pensaient-ils ?

### Le souvenir de Mers El Kébir

Si l'ordre combien douloureux de l'amiral comte de Laborde fut en général exécuté fidèlement, il y a lieu de tenir compte de considérations techniques, mais aussi et surtout d'éléments moraux ! « Le 3 juillet 1940, soit deux semaines après le « Serment de Bordeaux » la Royal Navy avait infligé à la Marine Nationale les deuils de Mers El Kébir. A l'aube, l'escadre de l'amiral anglais Somerville attaqua inopinément l'escadre française de l'amiral Gensoul au mouillage dans le port du golfe d'Oran et engagea aussitôt un combat fratricide. Entre le 3 et 5 juillet 1940, la Marine nationale perdit sous les canons britanniques : 1297 tués ou disparus et 351 blessés. De magnifiques unités telles le « Dunkerque » et la « Bretagne » furent mises hors de combat.

La mort dans l'âme, mais avec la volonté farouche qui le caractérisait, le Premier Ministre Britannique Winston Churchill avait voulu écarter dans l'immédiat, une menace qu'il estimait mortelle pour l'artère aorte des relations maritimes anglo-américaines, dont dépendaient, non seulement le ravitaillement des populations britanniques, mais aussi la poursuite de la guerre, grâce à l'arsenal américain. (Les USA étant encore non-belligérants à l'époque.) Le général de Gaulle, à peine lancé son fameux appel du 18 juin 1940 se trouvait acculé à une situation plus délicate encore. C'est avec une émotion que l'on sentait réelle (car nous l'avons entendu) qu'il déclarait devant les micros de la BBC « Je dis sans ambages qu'il vaut mieux qu'ils (nos navires) aient été détruits « tout en mesurant l'étendue de la plaie ouverte dans le cœur des Français. C'est incontestablement le souvenir de Mers El Kébir en 1940 qui animait les marins qui eurent à accomplir l'obscur besogne du sabordage de Toulon en 1942, c'est également avec ce drame dans la mémoire, que des marins français s'opposèrent les armes à la main à l'« Opération Torch » lorsque les Anglo-américains débarquèrent en Afrique du

Nord. Le débarquement de novembre 1942 fut d'ailleurs à l'origine du sabordage, les Allemands ayant décidé d'envahir la zone précédemment non occupée et notamment le port de Toulon, ce « pistolet braqué sur le cœur de l'Afrique ».

### Le débarquement allié en Afrique du Nord

Les Américains n'étaient entrés en guerre que le 7 décembre 1941 au lendemain de cet autre drame maritime : la destruction d'une grande partie de la flotte USA du Pacifique à Pearl Harbour par les Japonais.

Lorsque les troupes du général Eisenhower, dont le nom commençait seulement à poindre parmi les grandes figures de la guerre, occupèrent le Maroc et l'Algérie, les Allemands s'emparèrent de l'ancienne Carthage pour assurer les arrières de l'Afrika Korps aux prises avec la 8<sup>me</sup> armée britannique de Montgomery et ... une modeste unité de la France Libre. (Le 3 juin 1942 le général Koenig avait rejeté l'ultimatum du maréchal Rommel et brisé l'encercllement de Bir Hakim pour rejoindre les alliés et combattre à El Alamein.) A l'époque l'amiral Esteva était le Résident Général de la France en Tunisie. Le général Juin lui reprocha dans la suite l'inaction de sa flotte à un moment où le futur maréchal estimait encore possible l'interdiction du port de Bizerte aux Allemands. Le moins que l'on puisse dire c'est que, dans la confusion générale, l'appréciation était difficile. Le débarquement américano-anglais en Afrique du Nord s'était heurté du 8 au 10 novembre 1942 aux feux de bâtiments français mouillés à Oran et à Casablanca et en exécution de l'ordre transmis par le contre-amiral Auphan, secrétaire d'Etat à la Marine à Vichy. Résultat : un bilan tragique, 11 bâtiments français coulés ou disparus et 25 incendies ou mises hors de combat (alors que trois sous-marins ignorant la situation en métropole s'efforçaient de gagner Toulon). Les pertes de l'aéronavale furent plus grandes encore et sont estimées à 75% des Forces stationnées au Maroc ... Ainsi, aux morts de Mers El Kébir s'ajoutaient d'autres deuils : 751 tués et au moins 553 blessés.

### Les intentions du comte de Laborde

Ces événements du 8 au 10 novembre incitèrent initialement le comte Jean de Laborde, commandant en chef des Forces de Haute Mer (FHM), à donner l'ordre, dès le déclenchement de l'« Opération Torch » à allumer les feux de l'escadre afin de porter secours aux unités françaises en action en dont les pertes augmentaient à Oran et à Casablanca. L'amiral Negadelle qui commandait l'escadre légère des FHM, prépara lui aussi ses contre-torpilleurs, lorsqu'un événement tenu secret plongea les grands chefs dans un brouillard opaque où se multipliaient les équivoques. Le 5 novembre 1942 le grand patron de la flotte, le bras droit du chef de l'Etat, l'amiral Joseph Darlan avait quitté secrètement Vichy pour se rendre à Alger au chevet de son fils ... Trois jours après, le général d'armée Giraud, évadé de France, avait rejoint Eisenhower à Gibraltar tandis que commençait le grand baroud de l'Opération Torch ... Un baroud qui fut une surprise, non seulement pour Darlan, mais aussi pour de Gaulle ; les Américains lui avaient caché qu'ils amenaient dans leurs bagages un rival gênant, légendaire héros de multiples évasions. Un sous-marin USA était allé quérir sur les côtes de la métropole le général d'armée Giraud (de Gaulle était général de brigade!).

A ce jour il n'est pas encore tout à fait clair, après 43 ans, dans quelles conditions Darlan autorisa le général Juin à négocier une suspension d'armes à Alger. Toujours est-il que commence alors une foire d'empoigne et le grand jeu des intrigues où, la duplicité est monnaie. Le 10 novembre Darlan télégraphie qu'un accord de cessez le feu est intervenu avec les USA pour sauver des vies françaises.



A Vichy, les partisans de la collaboration avec les alliés triomphent, et le vieux maréchal ne les décourage pas jusqu'au moment où le président du conseil Pierre Laval qui était à Munich, douche les enthousiasmes et annonce de terribles représailles allemandes ce qui empêche le maréchal d'annuler ses instructions antérieures résumées en une phrase «On est attaqué, on se défend». Commence alors un épouvantable chantage que l'amiral Auphan a appelé les «Grimaces de l'histoire» et l'imbroglio de messages clandestins qui vont du secrétaire d'Etat à Vichy à l'amiral de la flotte à Alger. Auphan informe secrètement l'amiral qu'il n'est désavoué que pour la forme, tandis que Darlan répond qu'il est prisonnier et annule son ordre de «Cessez le feu». Mensonge et contre-vérité? Ou demi-mensonge et demi-vérité? Les rumeurs croisent et s'entrecroisent tandis que des messages officiels et officieux traversent la Méditerranée. Au milieu de ce brouillamini sans précédent les Allemands, parant au danger, occupent la zone précédemment non occupée ainsi que les aéroports de Tunis et de Constantine et ce dès le 11 novembre; en outre ils envoient un corps expéditionnaire en Tunisie.

### Les intrigues des grands chefs

Si les alliés prennent rapidement la situation en main à Alger et à Oran, malgré les soucis nés de la querelle de Gaulle-Giraud, à Vichy la panie à crabres s'agite plus que jamais: l'amiral Auphan et le général Weygand sont partisans d'un retour dans le giron allié, mais les hommes de Laval tiennent d'importants leviers de commande et défendent l'idée de respect scrupuleux de la Convention d'Armistice. Finalement le maréchal Pétain, 86 ans, se laisse intimider par le menace de représailles. Pour éviter de nouveaux sacrifices à la France et des souffrances accrues aux Français il cède à Laval ... Et c'est dans le fouillis de ces contradictions sans cesse renouvelées, dans l'ambiguïté grandissante au fil des heures, que l'amiral de Laborde doit prendre une décision. Il ne fuit pas ses responsabilités. Homme de parole il est aussi un officier discipliné. En outre il ne porte pas en lui, l'étoffe d'un dissident. C'est le 11 novembre 1942 au 24<sup>me</sup> anniversaire de l'armistice du 11 novembre 1918, que le III<sup>me</sup> Reich viole la convention et décide d'occuper toute la France. Auphan en informe le préfet maritime de Toulon l'amiral Marquis et donne l'ordre de s'opposer à l'entrée de troupes étran-

gères à bord de bâtiments et, en cas d'impossibilité, de les saborder. Le général Bridoux, secrétaire d'Etat à la Guerre, redémobilise les forces françaises de la zone précédemment non-occupée que le chef d'état major général le général Verneau avait pris l'initiative de mobiliser (Il sera déporté, dans un camp de concentration et mourra à Buchenwald). Le futur maréchal de Lattre de Tassigny encore en France à l'époque, refuse ce retour en arrière qui brise la nouvelle espérance née de l'opération Torch et s'évade. Il jouera le rôle que l'on sait à la tête de la 1<sup>ère</sup> armée française en Afrique du Nord. Pendant deux semaines des tractations parsemées de traquenards et de faux-fuyants se succèdent. Malgré les séances des Hautes Cours de justice érigées après guerre, une brume épaisse pèse toujours sur les intentions véritables des uns et les mobiles des autres, la sincérité des convictions et le loyalisme des attitudes.

Quant au bilan même du sabotage, il coûta une douzaine de vies humaines mais des pertes matérielles extrêmement lourdes: 3 cuirassés, 7 croiseurs, 29 torpilleurs et contre-torpilleurs en tout 90 bâtiments ou 232.263 tonnes. Toulon a été libéré le 24 août 1944 par des unités de la 1<sup>ère</sup> armée française du général de Lattre, après la reddition du fort de Malbousquet et du capitaine de vaisseau de la Kriegsmarine Heldhof. C'est le contre-amiral Laude qui dès le 26 août assumait les fonctions de préfet maritime. Quant à la Marine Nationale elle-même, elle entra dans le port le 13 septembre 1944 avec le contre-amiral Lemonnier, chef de l'Etat major de la Marine à bord du «Georges Leygues». Rappelons que le débarquement allié dans le Sud avait eu lieu un mois auparavant; le 15 août très exactement. Le général Wiese, commandant la XIX<sup>me</sup> armée allemande avait tout le littoral méditerranéen à défendre, alors que ses arrières étaient menacés par l'avance alliée en Normandie, l'OKW (Obercommando de la Wehrmacht) lui intima bientôt l'ordre de se retirer par la vallée du Rhône jusqu'aux environs de Chalon-sur-Saône; comme Le Führer exigeait une défense à outrance des ports deux divisions furent laissées pour défendre Toulon et Marseille. Elle ne firent pas le poids devant les divisions françaises animées par l'esprit de revanche attisé depuis 4 ans par le chef de la France libre.

LtCol hre P. Eygenraam



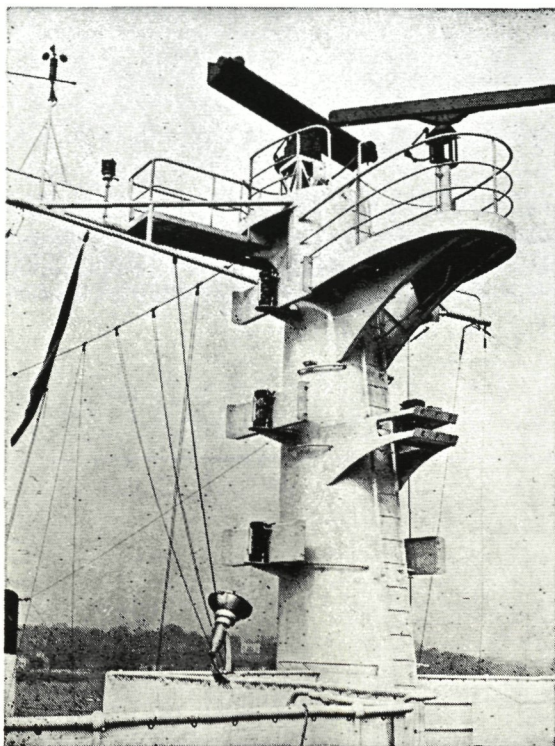
# EEN UITSCHIETER IN DE GRAFISCHE INDUSTRIE.



**Drukkerij Goekint** p.v.b.a.  
 Industriepark 8400 Oostende ☎ 059/80.28.01  
 Tijdschriften, Boeken, Reklamedrukwerk, Handelsdrukwerk.



# CNE



**n.v. E.N.I. s.a.**

**L'Electro - Navale & Industrielle s.a.  
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.**

Postbus 389  
2000 ANTWERPEN

Tel. 03 / 887.40.81  
Telex : 31598 eni b

Elektrische installaties  
Branddetectie  
Scheepsherstelling  
Elektrische installateurs van  
de Fregatten E71 en  
de mijnenjagers CMT



# BIJ HET AFSCHIED VAN EEN ZEEMAN...

## Oppermeester J.-B. Dreesen met rust.

Door eerste Meester Chef Eddie Van Haverbeke  
Hoofdredacteur Neptunus



Collega en vriend Jan Dreesen is sinds 1968 trouw medewerker aan ons tijdschrift en tevens lid van de Raad van Beheer van de v.z.w. Neptunes.

Sinds het nummer 5/1968 heeft hij 93 bijdragen geschreven onder de vlag van «Woorden uit de Zeemanskist» plus een tiental artikels van maritieme aard.

Al deze bijdragen noemen zou ons te ver leiden en trouwens Jan Dreesen is een bescheiden man die nu reeds niet zo gelukkig zal zijn met wat volgt ...., graag maken we echter uitzondering voor een bijzonder hoogstaande bijdrage waarmee hij in 1976 krantenkoppen haalde nl.: «Fort Napoleon, een marine museum» standpunt van toen, dat ook nog heden actueel is.

Als dank voor de talrijk bewezen diensten aan «onze» Zeemacht, maar voornamelijk als erkentelijkheid voor zijn jarenlange trouwe medewerking aan ons tijdschrift Neptunus en tenslotte - en vooral - als dankbaarheid voor een 35-jaar durende trouwe vriendschap, deze kleine bijdrage.

### OPPERMEESTER JAN-BAPTISTE DREESEN OP RUST

Inderdaad, maandag 30 september was de laatste «werkdag» van oppermeester Dreesen. Deze goed gekende figuur in de Zeemacht en in het Oostendse verenigingsleven was onlangs 60 geworden - de man kan 10 jaar liegen - en dat is de onherroepelijke leeftijdsgrens bij de Zeemacht.

#### Afscheidsceremonie

Vrijdag 27 september nam de Zeemacht met stijl afscheid tijdens een plechtigheid voorgezeten door Vice-Admiraal Vlieger André Schlim, Stafchef Zeemacht, maar georganiseerd door Kapitein-ter-zee J. Thas, Commandant Commando Opleiding van de Zeemacht en Provinciecommandant. Generaal-Majoor Charlier, Hoofd van het Militair Huis van de Koning, vereerde eveneens deze plechtigheid met zijn aanwezigheid.

Het was een ontroerde Dreesen die voor de laatste maal de leerlingen en het vast personeel inspecteerde en verslag uitbracht aan Korpscommandant Fregatkapitein Lefevre, de eigenlijke ceremonie werd afgesloten met een défilé der troepen, opgeluisterd door de Muziekkapel Zeemacht.

#### Receptie

De talrijke genodigden werden nadien uitgenodigd op een receptie, waarop Kapitein-ter-Zee J. Thas, de uitzonderlijke loopbaan van Jan Dreesen beschreef, uit deze opgemerkte toespraak citeren we enkele passages.

«U de 40-jarige loopbaan van 10M DREESEN als een curriculum vitae voorlezen zou zonder de minste twijfel teveel tijd in beslag nemen. Het betreft een karakteristiekensteekkaart met 2 bijlagen recto verso.



Tijdens de receptie, van l.n.r. Provinciecommandant J. Thas, Commandant Commando Opleiding Zeemacht; Generaal Charlier, Hoofd van het Militair Huis van de Koning; Oppermeester J.-B. Dreesen en Vice-Admiraal Vlieger A. Schlim, Stafchef van de Zeemacht.

Maar het is toch goed te weten dat alles begint met meer dan 3 jaar weerstand bij het Geheim Leger van 1941 tot '44. Met enkele maanden interval bij de ROYAL NAVY, Belgische sectie op 9 Februari '45 en dit is dus het begin van de 40 jaar «dienen» bij onze marine.

En «dienen» zeg ik hier als «serviteur de l'Etat».

Ik heb in deze lange loopbaan zowat alle kreten teruggevonden die in onze marine gangbaar zijn of zijn geweest.

- Prinses Marie José - MMS 187-188-191 - Nautische Divisie-Dufour-haven Brugge - Algerines - Diverse MSC's waaronder Rochefort-Banana - Kamina - Eupen - Eguermin en natuurlijk op regelmatige tijdstippen de Avila.

Het is op 25 September '80, dus vijf jaar geleden dat Jan DREESEN zijn eindbestemming bereikt door vanaf die datum onze hoofdwapenmeester te worden en aldus zijn grote marine- en maritieme ervaring en zijn onverbetterlijk leiderschap ten dienste stelt van de vorming, vakopleiding en de training van de komende generaties officieren, onderofficieren en manschappen. Ik kan niet voldoende herhalen dat met deze woorden de essentie van de vrede taken van een marine omschreven zijn, in deze 3 taken heeft Jan enorm bijgedragen! Zoals hij ook enorm heeft bijgedragen tot de herwaardering en het prestige van het korps der onderofficieren.

Maar naast de zeeveraring, ongeveer 12 jaar zeedienst,





Oppermeester J. Dreesen inspecteert, zichtbaar ontroerd, voor de laatste maal de leerlingen. (foto Jo Deman)

en de ongeëvenaarde vakkennis heeft Jan DREESEN, menigeen verbaasd door zijn maritiem -historische kennis en o.a. zijn taalpraatje in Neptunus wordt in de maritieme-vakliteratuur bijzonder hoog geprezen.

Met Neptunus beland ik vanzelfsprekend in het verenigingsleven, waar via heemkundige kringen en Spaanse clubs, Jan DREESEN een alomtegenwoordig figuur is. Ik zou tenslotte willen zeggen dat er onder het ruwe zeemanshout een bijzonder gevoelig en sociaal ingesteld hart schuilt.

De aktie van Jan DREESEN in de vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, zijn ijver niet alleen in het opsporen van leden, maar vooral van leden in nood, is door de Beheerraad van de vereniging bijzonder opgemerkt en zijn afgemeten adviezen worden steeds naar grote waarde geschat.

Vorig jaar had ik de eer het feest te mogen meemaken, waarbij familie en vrienden het 35 jaar huwelijk van het echtpaar Dreesen vierden. Ik wil hier hulde brengen aan Mevrouw DREESEN, die gedurende al die jaren Jan heeft gesteund in alles wat hij ondernomen heeft. Het is niet makkelijk vrouw te zijn van een zeeman, van een man die leeft voor zijn ideaal, een druk verenigingsleven heeft en daarbij niet ongevoelig is voor een aantal hobby's. Tenware de vrouw zelf meedoet en zich in het verenigingsleven eveneens verdienstelijk maakt. En zo is Mevrouw DREESEN ontgensprekelijk. Het is dan ook met genoegen dat ik, als blijk van grote waardering, U deze bloemen overhandig. Beste Jan, ik weet dat ik uw bescheidenheid ten zeerste op proef stel. Ik zal dan ook besluiten met U mijn grote waardering te uiten voor uw werk, uw inzet, uw leiderschap en in zo talrijke gevallen, voor uw goede raad.



Samen met Vice-Admiraal Vlieger A. Schlim en Kapitein ter Zee J. Thas, schouwt Oppermeester Dreesen het défilé van de leerlingen.

Om deze waardering kracht bij te zetten verheugt het me U, namens alle personeels-categorieën van het Commando Opleiding, dit geschenk te overhandigen.

Het zal je toelaten in het verleden te schouwen om er de lessen voor de toekomst in te zien. Het ga je goed!» Totdaar Kapitein-ter-Zee Thas. Oppermeester Dreesen mocht een prachtige telescoopkijker ontvangen terwijl Mevrouw Dreesen in de bloempjes werd gezet. De receptie werd gevolgd door een banket waar men - hoe kan het anders - een typische Zeemachtrijstafel opdiende voor 250 aanwezigen.



## Loopbaan

De loopbaan van Jan Dreesen in een notepad weergegeven is bijna onmogelijk, toch graag enkele van de voornaamste punten, J.B. DREESSEN werd geboren op 25 juli 1925 te Eisden (Limburg). Voorbestemd tot een carrière in de Limburgse ondergrond liep hij mijnschool te Mechelen aan de Maas. De oorlog dwarsboomde echter de oorspronkelijke plannen.

In 1941, op 16-jarige leeftijd, sloot hij zich aan bij de gewapende weerstand. Als lid van het Geheim Leger verspreidde hij de sluikpers, wierf leden aan, bracht wapens over en nam ijverig deel aan de bevrijdingsverrichtingen van het grondgebied.



Wie kent hem nog?  
Jan Dreesen in 1946

Gedurende de gevechten te Peel (Holland), aan de zijde van de geallieerde troepen, wist hij zich te onderscheiden en daarvoor werd hem het Oorlogskruis 1940 met palm verleend.

Bij de ontbinding van de gewapende weerstand op het einde van 1944, nam hij dienst als oorlogsvrijwilliger bij de

Belgische Sectie van de Royal Navy. Na een basisopleiding in Skegness en Plymouth, werd hij «additional for training» ingescheept aan boord van HMS POOLE een Bangor class minesweeper, om daarna als «Able Bodied Seaman» aan boord van HMS MENDIP, een Hunt Class destroyer te gaan.

Nadat op 1 februari 1946 de Zeemacht gesticht werd, vervogde hij zich dezelfde maand nog bij de basis van Oostende en tekende er een dienstverbintenis bij de Zeemacht. Na geslaagd te zijn in het examen van kwartiermeester werd hij op 1 maart 1946 benoemd tot onderofficier.

Hij behoorde tot de bemanning van de eerste MSS (188) die de vers gestichte Zeemacht in de vaart bracht. Na enkele weken ging hij als bootsman met een nieuwe bemanning over naar de tweede MMS (de 187), om na enkele maanden als coxswain met weer een nieuwe bemanning met de MMS 191 in zee te steken.

Op het einde van het jaar vinden we hem terug als leerling in de Zeevaartschool van Oostende, waar hij in 1947 slaagt in het examen «Leerling Kustvaart». Dit gaf hem het recht de titel van gebreveteerde in de zeevaart derde klasse te dragen en hij werd benoemd tot de graad van meester.

Hij wordt onderploegoverste van de Katie-mijnen vernielingsploeg - de zgn. Katie Mine Party - en zal met zijn ploeg gedurende de drie volgende jaren met behulp van vletten en zeer primitief materiaal de Belgische wateren helpen zuiveren van anti-invasiemijnen. Om reden van zijn inzet ter zake werd hem het Militair ereteken van 1ste Klasse toegekend. Pikant detail: aan dit ereteken, toegekend voor moed en zelfopoffering, is een dagelijkse rente van 0,50 fr. verbonden. Deze vergoeding wordt hem met de regelmaat van een klok maandelijks uitbetaald. Februari is hierin uiteraard de slechtste maand.

Eedaflegging 1949. Kader beroepsunderofficiëren voor Commodore G. Timmermans







Oppermeester J. Dreesen als onderploegoverste van de «Katy Mine Party» (1948)



Jan Dreesen samen met de huidige stafchef Zeemacht Vice-Admiraal Vlieger, A. Schlim



2 juli 1946. Aan boord MMS 191. Samen met wijlen Kapitein ter Zee P. van Waesberghe.





Aan boord van de TNA. KAMINA, hier samen met Divisieadmiraal (o.r.) L. LURQUIN; Divisieadmiraal (o.r.) E. POSKIN en Luitenant ter Zee 1<sup>ste</sup> kl. NAUDTS (+).

Bij het afscheid van Vice-Admiraal J.P. VAN DIJCK, overhandigde Opperbeester Dreesen aan de oprustgaande stafchef een zilveren bootsmanfluit.





In 1948 slaagt hij aan de Zeevaartschool in het examen «Stuurman Kustvaart», wordt op 1 april 1949 in het kader van de Beroepsonderofficieren van de Zeemacht opgenomen en gemachtigd de titel van gebreveteerde in de zeevaart 2de klasse te dragen.

Einde 1949 lopen de werkzaamheden van de «Katie mine party» ten einde en wordt hij aangeduid als bootsman, en daarna als coxswain van de Algerine Georges Lecointe.

In 1952 slaagt hij in de praktische proef voor Keuronderofficier Dek, het bootsmanexamen en de daaropvolgende schippersproef en wordt op 19 december 1953 benoemd tot de graad van Eerste Meester.

Begin 1953 wordt hij als onderofficier-hoofdonderrichter gemuteerd naar de Nautische School te Brugge, waar hij voornamelijk belast wordt met het geven van de nieuwe bootsmankursus.

Eind 1954 wordt hij eerst bootsman en daarna wapenmeester aan boord van de Kamina om twee jaar later terug te keren naar de Nautische school. Hier wordt hem voornamelijk de opleiding van de toekomstige bootsmanen en schippers toevertrouwd.

In 1957 benoemd tot Eerste Meester Chef, vertrekt hij op 1 augustus 1959 als navigatieofficier aan boord van de Rochefort voor een jaar naar Kongo. Na de terugkeer in 1960 gaat hij over naar de Eureka om op het einde van het jaar aangeduid te worden voor de cursus Kandidaat Reserve-officier Dek en Wachtofficier Mijnenvegen. Na het slagen in deze examens wordt hij als tweede in bevel aangeduid aan boord van de MSI 478 Tongeren.

In 1962 vinden we hem terug in een walbeurt op de Marinbasis te Oostende als verantwoordelijke voor de praktische training aan boord. In 1964 wordt hij geselecteerd en aangeduid als schipper van de Avila het jacht van Zijne Majesteit de Koning. Deze functie die hij in cumul tijdens de vakantiemaanden uitoefent, vervult hij nog steeds. Na een onderrichtersbeurt in de navigatiesectie van de mijnenbestrijdingsschool volgt hij in 1965 de kursussen en slaagt hij in de proeven tot het bekomen van het M. brevet. Hij wordt in 1966 benoemd tot Opperreester.

Wij besluiten graag deze bijdrage met de prachtige foto van Opperreester J.-B. Dreesen, als schipper van de AVILA, het jacht van Z.M. de Koning.

In 1967 wordt het weer het Opleidingscentrum te Brugge. Deze maal als onderrichter, in de Sectie Officieren. Hij verhuist met de sectie naar de Nautische School in Nieuwpoort.

In 1980 wordt hij aangeduid als Hoofdwapenmeester in het Opleidingscentrum van de Zeemacht. Het is deze functie die hij heden aan zijn collega, oud leerling van hem en vriend, Opperreester Georges Langbeen overdraagt. Na 41 jaar marinedienst wacht hem met een tikkeltje spijt en weemoed het «rijke volle» burgerleven.

### Oostends Verenigingsleven

Deze «aangespoelde» Limburger, die toch al meer dan 40 jaar te Oostende woont is bijzonder actief in het Oostendse Culturele leven, dit is een typisch Oostends fenomeen, waar niet ter plaatse geboren «Oostendenaars» dikwijls een belangrijke rol spelen in het verenigingsleven.

Jan Dreesen is secretaris van de Oostendse Heemkundige Kring «De Plate», waar hij gewoonweg niet meer weg te denken is; zonder afbreuk te willen doen aan de verdiensten van de overige bestuursleden, kunnen we toch schrijven dat het o.m. dank zij de grote inzet - militaire aanpak? - van secretaris Dreesen is, dat de Oostendse Heemkundige Kring tot één van de actiefste van het land behoort.

Jan Dreesen is verder penningmeester en medeoprichter van de Spaans-Belgische Vriendenkring «Cervantes» te Oostende, waar hij samen met zijn echtgenote Rosi een zeer actieve rol speelt en last, but not least is hij ook voorzitter van «De vrienden van Jan De Clerck», verder is hij deelgenoot van de Vlaamse Vereniging voor Familiekunde (VVF), de heemkring «Ter Cuere» uit Bredene en beheerder van het Maritiem tijdschrift «Neptunus»... kortom wij zijn ervan overtuigd dat Jan Dreesen zich niet zal vervelen in de komende jaren.

De redactie van Neptunus wenst hem een goede vaart toe op de wat kalmere zee van het burgerleven en om te besluiten met een marineterm zeggen we hem «BRAVO ZULU».





# Over het weer

Door Oppormeester (o.r.) J.B. Dreesen

Er zijn waarschijnlijk geen onderwerpen die aan de zee-kant meer ter sprake komen dan de gezondheid en het weer. De meeste conversaties hebben een klassieke inzet met de vraag «HOE IS HET», «HOE GAAT HET», of «HOE MAAK JE HET», met meestal een even klassiek antwoord dat betrekking heeft op een verkoudheid, een griep, reuma, artrose of andere lichamelijke klachten die dan veelal op rekening van het weer worden geschoven.

De Griekse geleerde ARISTOTELES schreef zijn eerste METEOROLOGICA 330 jaar voor onze tijdrekening. Hij gaf geen weersvoorspellingen, maar legde op basis van waarnemingen bepaalde regels voor het weer vast. Men mag dit zien als het begin van de vele weerspreuken, gezegden en rijmpjes over het weer, waarvan een aantal in de loop van de eeuwen, zowel in en rond Griekenland als in West Europa, gestaag toenam. Dit laat ons toe te zeggen dat de weerkunde in Griekenland haar oorsprong vond.

Geleidelijk ontstonden de instrumenten; GALILEI kwam in 1592 uit met de thermometer, TORICELLI bracht ons in 1643 de barometer. Het duurde echter tot 1851 vooraleer in LONDON op de wereldtentoonstelling de eerste eenvoudige weerkaarten werden getoond. Zij waren aan de hand van telegrafisch verzonden berichten samengesteld.

Ook in eigen land zat men niet stil. In 1823 werd te Brussel een sterrewacht gesticht die vanaf 1833 begon met klimatologische waarnemingen. Hierdoor werd België een van de eerste landen die officieel aan meteorologie ging doen.

Op 26 september 1876 verscheen, op proef, het eerste weersbulletin. Vanaf 1 januari 1877 kreeg dit een definitief karakter. De meteorologische dienst van de Sterrewacht werd in 1913 als Koninklijk Meteorologisch Instituut van België een autonome instelling. De wetenschappelijke en technische apparatuur van het K.M.I. is ondergebracht in twee grote centra, UKKEL (zetel) en DOORBES (centrum voor geofysica). Bovendien beheert het K.M.I. honderden waarnemingsstations, verspreid over het gehele land. Naast de gewone weersvoorspellingen geeft men ook dagelijks bijzondere voorspellingen, o.m. voor de zeevaart.

Het K.M.I. is ook verantwoordelijk voor de stormwaarschuwingen. Er was een trage vooruitgang in de Meteorologie tot in de oorlog van 1940. Het is echter in de laatste 40 jaar dat de meteorologie enorme vorderingen maakte.

Op 1 april 1960 werd de eerste weersatelliet (TIROS I) in een baan rond de aarde gebracht, waardoor de eerste wolkenfoto's werden overgebracht.

Het aantal weersatellieten is op dit ogenblik reeds uitgegroeid tot vele tientallen waardoor het aan boord van het kleinste jacht een koud kunstje is geworden om met het

gepaste ontvangstoestel en de bijhorende weerschrijver op elk ogenblik van de dag een weerkaart te consulteren.

Vroeger was het doen van een weersvoorspelling, als je geen naam had als weerkundige, een levensgevaarlijke aangelegenheid. Niet zelden vreesde men dat een dergelijk persoon duivelse krachten bezat. Meermalen werden plaatselijke natuurrampen verhaald op personen, die van hekserij werden beschuldigd.

Waren de natuurrampen van grote omvang dan werden hiervoor geen personen verantwoordelijk gesteld, maar werden deze wandaden toegeschreven aan goden en aan boze geesten. Wie echter een vooraanstaande functie bekleedde kon een potje breken.

Zo maakte de burgemeester van Maagdenbrug (U weet wel van die maagdenburgse bollen) in het jaar 1660 een bijzondere goede beurt, toen hij bij een sterk dalende barometer, die 17 jaar voordien door Toricelli was uitgevonden, een storm voorspelde die er ook kwam.

Dit alles droeg ertoe bij dat de mensen zeer voorzichtig bleven in het uiten van hun mening omtrent het weer en die mening liefst vastlegden in algemene spreuken en gezegden.

Hoe voorzichtig zij waren blijkt nog uit een zeer oude spreuk die zegt:

JE MOET DRIE KEREN ZOT ZIJN GEWEEST  
EER DAT GE WEERWIJS ZIJT

Dat het weer voorspellen ook nu nog een slechte faam heeft mogen we regelmatig uit de mond van onze nationale weerman ARMAND Pien horen. Zo vertelde hij ooit dat er zich een nieuw werkwoord in de volksmond gevormd had, namelijk «PIENEN», dit is liegen zonder dat men het kwalijk neemt.

In hoeverre de weerspreuken de werkelijkheid weergeven blijft een open vraag die reeds door veel weerkundigen, volkskundigen en andere geïnteresseerden behandeld werd.

Een feit is dat er veel kaf tussen het koren zit. Maar 65% van de weerspreuken hebben een grond van waarheid dixit Armand Pien en dat is toch al een hele referentie.

Vooreerst enkele typische uitdrukkingen en gezegden met betrekking tot het weer aan onze kust.

— Wanneer men de zee vanop verre afstand riekt is dat een voorteken van wind en storm.

— Het gerucht van de zeegolven, die men bij stille avond in de verte hoort noemt men ZEEROT en is een teken van naderend slecht weer.

— Mistig weer is PLAKKERSWEER.



— Een flauwe wind is een SCHOVERKOELTE, dit komt van SCHOVER, een open vissersbootje met één razeil, zoals weleer de open Oostendse garnaalboot.

— De IJslandvaarders spreken van een WITTE WIND als het hard waait en zijn van oordeel dat het bij WIND VAN DE NOORDWEST THUIS BEST IS.

— Een UITSCHIETER is een plots uitschietende wind en dan zegt men weleens REGEN UIT DE ZUIDWEST IS EEN UITSCHIETER UIT DE NOORDWEST.

— Zeemeeuwen verjagen achttien men gevaarlijk omdat dit de wind aanwakkerde en men dan de zeilen moet reven; d.w.z. verkleinen door een rif te steken, het woord liep dan ook SPEEL MET GEEN VOGELS WANT DAN SPEEL JE MET JE LEVEN.

— Gaan de meeuwen hoog vliegen dan zegt men HOGE MEEUWEN, EEN WINDEN en is er Noordwesterwind te verwachten.

— Een ster die op bepaalde tijdstippen dicht bij de maan staat heet een PENNELIKKER en is op onze kust de voorbode voor storm.

Alhoewel sterren geen enkele invloed hebben op het weer loopt hierover wel een aardig rijmpje EEN STERRETJE DICHT BIJ DE MAAN KONDIGT DIKWILS STORMWEER AAN.

Omdat ze dit sterretje onder bepaalde omstandigheden niet meer zagen scheepte de maan, volgens de zeelui, haar sloep in. De oorzaak van dit verdwijnen is een sterk toenemende luchtvochtigheid of de toename van de eerste ijle cirrus (ijswolkensluis) op grote hoogte, waardoor het sterretje aan het zicht onttrokken wordt. Dit kan op een verandering van weer wijzen binnen enige uren of binnen het komende etmaal. Het kan gevolgd worden door regen of storm. De maan en het sterretje zo vlak bij de maan hebben part noch deel aan dit verschijnsel.

Hoe zit het nu met de weerspreuken op onze kust? We beginnen met de spreuk die waarschijnlijk de best gekende is, deze over het morgen- en avondrood.

«'t Zonnetje 's avonds rood  
schoon weer in de boot»  
alsook

«Morgenrood, slecht weer in de boot»;

Verder horen we op onze kust ook nog de volgende zegswijzen

«Rood voor zon  
regen voor avond»

Een rode lucht bij zonsopgang voorspelt slecht weer

«Een hoge dageraad is een slechte zeiling»  
of «Een hoge dageraad die laag in de zeiling staat»

Een rode lucht voor dageraad of zonsopkomst voorspelt slecht weer en men zal bijgevolg de zeilen moeten reven, dit is verkleinen.

De tweeslachtigheid van de vroegere vissers-boeren op onze kust komt tot uiting in de volgende spreuk:

«Morgenrood, water in de sloot  
Avondrood, mooi weer aan boord»;

Kijken we verder dan horen we dat ook bij onze burens deze spreuken overeenstemmend klinken.

Hebben wolken 's morgens rode randen  
altijd is er wind of nat voorhanden.

Avondrood en morgengrijs  
helpt de reiziger op zijn reis  
Avondgrijs en morgenrood  
brengt de regen om zijn hoofd.

Des 's avonds rood en 's morgens grijs  
gaat men steeds gerust op reis  
Doch 's avonds grijs en 's morgens rood  
dan stelt men zich aan regen bloot.

Avec pâle lumière à son lever  
soleil restant sous nuage caché  
ou se montrant rouge sanglant  
Mauvais temps.

Der abend rot, der morgen grau  
gibt da schönste Tagesblau

Deze weerspraak is dan ook een van de meest exacte die in omloop zijn.

— Op de oostkust zegt men  
EEN ZUIDOOSTER STOKER  
IS EEN ZUIDWEST ROKER

terwijl dit op de westkust luidt

ZUIDOOSTMOKER IS EEN NOORDWEST STOKER  
Een lichte wind uit het zuidoosten kan een voorbode zijn van een depressie met de hieropvolgende noordwesterstorm.

— Zeer mooi klinkt de volgende korte spreuk  
EEN WESTERWIND IS EEN STUIVERTJE REGEN  
zelfs de lichtste westenwind brengt veelal regen mee.

— Een zeer gekende spreuk zegt  
KOMT WIND VOOR DE REGEN  
DAAR KUNNEN DE ZEILEN WEL TEGEN  
MAAR KOMT DE REGEN VOOR DE WIND  
REEF JE ZEILEN DAN GEZWIND

Deze spreuk had mij, voor het eerste deel althans, altijd verwonderd. Wind die voor de regen komt is een typische situatie bij de passage van een koudfront. Het gaat zeer hard waaien, voor meestal relatief korte duur, waarna de regen komt en als het ware de wind opslokt.

Nu leek het mij, dat zelfs tegen deze zeer harde wind, ofschoon van korte duur, de marszeilen het nooit zullen halen. Ik vond het antwoord in de Engelse versie van de spreuk die luidt

IF THE WIND IS BEFORE THE RAIN  
SOON YOU MAY MAKE SAIL AGAIN  
IF THE RAIN COMES BEFORE THE WIND  
SHORTEN SAIL AND HALYARDS MIND.

Vertalen we het eerste deel van deze spreuk dan luidt die als volgt

KOMT DE WIND VOOR DE REGEN  
DAN GAAN WE DRA WEER ONDER ZEIL

wat veel logischer dan de, waarschijnlijk met het oog op de rijm, slecht vertaalde Nederlandse tekst.

Het tweede deel is in overeenstemming met de Nederlandse tekst

MEEUWEN AAN LAND  
STORM VOOR DE HAND

Ik kan me voorstellen dat de meeuwen bij een ruwe zee meer moeite hebben om aan de kust te komen, dan bij rustiger baren. Het is namelijk zo dat kleine en grote vissen de voorkeur geven aan het rustiger onderliggende water in plaats van de ruwe, door storm opgezweepte bovenlaag. Temeer daar het plankton, het voedsel bij uitstek voor veel vissoorten, ook niet aan de oppervlakte blijft.

Maar men vindt meeuwen aan de kuststreek wanneer de boeren aan het ploegen zijn, in Brussel op de vuilnisbelten en in de Limburg op de vennen tussen de bossen en op de heide.

Zodat ik dit zo'n fifty/fifty spreuk zou willen noemen, met 50% kans dat het juist is.

VIJLDAGSWEER IS 's ZONDAGSWEER

De snelheid waarmee de depressies bij ons voorbij trekken is bepalend voor de duur van een slechte weersperiode.

Algemeen wordt aangenomen dat dit bij normale snelheid drie dagen duurt. Nu is er veel kans dat een depressie die de donderdag of de vrijdag haar invloed doet gelden nog altijd actief is op zondag.



Maar de depressie kan vlugger voorbij zijn, eerder of later ingezet hebben. De kans dat het vrijdagse weer het zondagse wordt is een op drie.

Een andere gekende spreuk is

INLOPENDE WINDEN EN SCHONE KUNSTEN  
ZIJN ZELDEN TE VERTROUWEN  
of KRIMPENDE WINDEN EN UITLOPENDE VROUWEN  
ZIJN NIET TE VERTROUWEN

Bij onze noorderburen is men gematigder voor wat die vrou-

wen betreft want daar houdt men het gewoon bij

EEN KRIMPENDE WIND IS EEN STINKENDE WIND  
Men bedoelt hiermee dat wanneer de wind krimpt, dwz. terugloopt tegen de wijzers in van een uurwerk er regen en slecht weer op komst is. Dat is ook het geval, want dat wijst op de nadering van een depressie of een wat zwakkere storing.

Tot hier deze korte kennismaking met wat men in maritieme termen «local forecasting» voor onze kust noemt.

## WIJ KREËREN DE VOORUITGANG

ESSO Belgium maakt integraal deel uit van de Exxon-groep, de belangrijkste onderneming ter wereld. In ons land is ESSO Belgium zeker één van de meest dynamische bedrijven.

ESSO Belgium beschikt over een modern uitgeruste raffinaderij te Antwerpen en kan gebruik maken van een zorgvuldig opgebouwde know-how en van een wereldwijde ervaring. Niet alleen om kwaliteitsprodukten op de markt te brengen maar ook om gekwalificeerde diensten te verzekeren.

Dat vereist uiteraard een marketing-politiek op lange termijn. Een onderneming als ESSO doet méér dan antwoorden op de vraag van het publiek. Zij loopt erop vooruit. Oplossingen zoeken voor de hedendaagse problemen : energiekrisis, de strijd tegen milieuvervuiling...

Altijd opnieuw investeren dus. In mensen en in kapitaal.

Om de vooruitgang te kreëren.



ESSO. BELGIUM divisie van S.A. ESSO N.V.

## KB-Vernieuwbouwlening

Maak nú van uw "home"  
een "sweet home"

Beter bij de bank van hier

50 JAAR





# Ontwikkeling van produktieprocessen : een specialiteit op wereldniveau van Siemens België

Eén van de werkzaamheden van de onderzoekers van Siemens België is het ontwikkelen en optimaliseren van produktieprocessen.

Zo hebben onze onderzoekers o.m. een kontinu proces voor selectief edelmetaalgalvaniseren volledig uitgewerkt en in produktierijpe installaties omgezet.

Door een beter inzicht te verwerven in het galvanisch afscheidingsproces slaagden ze erin de fabriekcapaciteit aanzienlijk te verhogen. Tevens kan door het optimaliseren van de selectieve afscheiding het edelmetaalverbruik sterk gereduceerd worden; dit zonder afbreuk te doen aan de functionele eigenschappen en de bedrijfszekerheid van de contactdelen.

Het ontwikkelen van een computergestuurd lasergraveersysteem is ook een belangrijke activiteit van dit laboratorium. Specialisten leggen zich toe op het op punt stellen van geschikte lasers voor het onuitwisbaar schrijven op verschillende materialen, zoals metaal, kunststoffen, glas of keramiek; een bijzonder soepel en duurzaam procédé.

Deze activiteiten gaan gepaard met de ontwikkeling van elektronische processturingen met microcomputer.

Verder worden er programmasystemen ontwikkeld met moderne software- en hardwarehulpmiddelen voor het computer gesteund mechanisch ontwerp (CAD/CAM) en het computer-gesteund kwaliteitsbeheer (CAQ).

Andere laboratoria van Siemens België wijden zich aan de ontwikkeling van montageautomaten voor diverse bouwdeelen en testsystemen voor radaruitrustingen.

Siemens België is een voornamelijk factor in de economie van ons land : met een omzet van ca. 17 miljard F – ruim 4.000 medewerkers – een verkoopspektrum van meer dan 100.000 produkten – 4 centra voor research en ontwikkeling – 3 produktie-eenheden jaarlijks ruim 1,9 miljard F investeringen waarvan 600 miljoen F in research en ontwikkeling.

Siemens Naamloze Vennootschap  
Charloisesteenweg 116  
1060 Brussel  
Tel. 02/536.2111.

**Siemens België,  
wereldwijd  
werken  
aan vooruitgang.**





# Maritiem Panorama

Door Henri ROGIE.

**De Senaat keurde onlangs het wetsontwerp goed houdende erkenning van de titel van «Licentiaat in de Nautische Wetenschappen». Huidige editie van ons maritiem panorama brengt een bondig overzicht van deze hervorming in het zeevaartonderwijs.**

## **Zeevaartonderwijs grondig hervormd**

Na de hervorming vorig schooljaar van de studies tot het behalen van de diploma's en brevetten in de zeevisserij-sector, wordt vanaf volgend academiejaar het zeevaartonderwijs m.b.t. de loopbaan van officier ter lange omvaart grondig hervormd.

Zowel het brevet van Eerste Luitenant t.l.o. als dat van Kapitein t.l.o. zullen voortaan pas na respectievelijk 7 jaar en 8 jaar school- en vaartijd kunnen behaald worden. Hiermede gaat natuurlijk een grondige hervorming gepaard van het te onderwijzen leerstofpakket. Nieuw is ook het verlenen van de academische titel van «Licentiaat in de Nautische Wetenschappen» na 4 jaar maritiem hoger onderwijs en 3 jaar effectieve vaartijd. Ruim twintig jaar lang is voor deze hervorming geijverd, maar in ons land blijven bepaalde middelen meestal erg lang blind t.o.v. de nodige aanpassing aan de snel evoluerende sociale en technologische aspecten van de hedendaagse wereld.

## **Koopvaardij thans aan complete metamorfose toe**

De twee laatste decennia heeft het traditioneel koopvaardij-schip een complete metamorfose ondergaan. De schepen werden steeds groter, de afmetingen soms vertienvoudigd.

Zowel op de brug als in de machinekamer werd hoogtechnologische apparatuur veralgemeend in gebruik genomen, terwijl de evolutie op het gebied van de radiocommunicatie nu zelfs in een versnelling is terecht gekomen. Revolutionaire aanpassingen waren nodig om gespecialiseerde schepen te bouwen voor het vervoer van welbepaalde ladingen. Een en ander ging ook gepaard met aangepaste bemanningsverminderingen.

Een gevolg van deze evolutie is dat kapitein en de officieren aan boord van moderne eenheden van de koopvaardijvloot hun eigenschappen van hoog gespecialiseerd technicus moeten koppelen aan hun kennis van de zee en de mensen die zij moeten leiden.

## **Technische scholing gekoppeld aan algemene vorming op commercieel gebied**

Aldus was men verplicht de dekkofficiëren een grondiger technische scholing te geven met tevens een algemene vorming op commercieel gebied.

# Panorama Maritime

Dit was ook nodig enerzijds om de betrokkenen in staat te stellen op een efficiënte wijze een transportmiddel van uitzonderlijke hoge waarde te kunnen voeren.

Anderzijds ook om een eventuele omschakeling naar een aangepaste betrekking aan wal mogelijk te maken indien om familiale, sociale of fysieke redenen hiertoe besloten werd.

Bovenop zijn nautische kennis en ervaring moet de gezagvoerder aan boord de coördinator zijn van de verschillende departementen.

Hij moet paraat staan, op de hoogte zijn van alles wat er op zijn schip gebeurt, richtlijnen kunnen geven en in soms zeer delicate omstandigheden snelle en gepaste beslissingen kunnen nemen.

De theoretische en praktische vorming moet alle elementen bevatten die van de gezagvoerder een man maken met hoge professionele, fysieke en psychologische eigenschappen.

Rekening houdend met hetgeen hierboven werd uiteengezet, hebben de Belgische Redersvereniging, het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege, de sociale partners en de Overheden belast met de inrichting en de organisatie van het zeevaartonderwijs, zich samen ingezet om een nieuw programma uit te werken.

Dit aangepast onderwijs wordt trouwens reeds aan de Hogere Zeevaartschool gedoceerd precies als gevolg van deze evolutie van het zeevervoer en beoogt een efficiënt beleid van het schip zowel op technisch, nautisch, commercieel als menselijk vlak.

## **Schema van de loopbaan van de Kapitein ter lange omvaart**

Ingevolge de geplande hervormingen zien de studies voor het behalen van de brevetten van Eerste Luitenant en Kapitein t.l.o. er als volgt uit.

Gehomologeerd getuigschrift H.M.O. of S.T.O.  
+ Maturiteitsdiploma

Medisch onderzoek  
Psycho-technisch onderzoek

1ste jaar maritieme hoger onderwijs (1ste cyclus)

2de jaar maritieme hoger onderwijs (1ste cyclus)  
Diploma van kandidaat in de nautische wetenschappen



3de jaar maritieme hoger onderwijs (2de cyclus)  
Diploma van Aspirant-officier t.l.o.

12 maanden effectieve vaart  
Brevet van Tweede Luitenant t.l.o.

12 maanden effectieve vaart als hoofd van de wacht  
(24 maanden effectieve vaart in totaal)

4de jaar maritieme hoger onderwijs (2de cyclus)

12 maanden effectieve vaart als hoofd van de wacht

Examen voor het behalen van het Brevet van Eerste  
Luitenant t.l.o.

LICENTIAAT IN DE NAUTISCHE WETENSCHAPPEN

12 maanden effectieve vaart als wachtoverste  
48 maanden in totaal waarvan 24 maanden als wachtoverste  
Proef tot het behalen van het **Brevet van Kapitein t.l.o.**

## Evolutie Oostendse zeegoederentrafiek in handelshaven gedurende 1ste halfjaar 1985

Na een gunstige evolutie in 1984 kende het zeegoederen-verkeer van de Oostendse handelshaven een neerwaartse trend gedurende het eerste semester van dit jaar. De minwaarde t.o.v. het overeenstemmend halfjaar van 1984 beliep immers zowat 90.000 ton of 9%. Vooral de trafiek van chemische produkten was bepaald teruglopend.

Voor de Oostendse handelshaven onder stadsvoogdij was 1985 vrij slecht van stapel gelopen. De eerste trimestriële balans wees inderdaad op een terugloop van eventjes 17% ten overstaan van het overeenstemmend kwartaal 1984. Alle grote zeetrafieken waren toen bepaald verlieslatend geweest.

Het tweede trimester van dit jaar werd beslist gunstiger voor de meeste trafieken, want na afloop van de eerste zes maanden kon het geleden verlies globaal tot 9% teruggebracht worden. Vooral de bouwmaterialen en de ro/ro-goederen van de Schiaffino Ferries boekten betere resultaten in de periode april - juni.

Aldus bleef het verlies beperkt tot circa 90.000 ton of 9% gedurende het voorbije halfjaar. De aanvoer verminderde met zowat 37.000 ton (-6%) en de afvoer met 52.000 ton (-13%), wat tot volgend overzicht leidt:

Oostende 1-06/1985	Absolute hoeveelheid	Evolutie 85/84
Aanvoer	570.357t	- 6,0%
Afvoer	332.016t	- 13,7%
Totaal	902.373t	- 9,0%

We speciëren dat het hier gaat om de balans van de handelshaven onder stadsvoogdij. De cijfers van de RMT-traffic zijn derhalve in deze gegevens niet begrepen. Herinneren wij eraan dat de Oostendse RMT-terminals tijdens de eerste zes maanden van 1985 zowat 69.000 trailers en/of vrachtwagens hebben vervoerd in beide richtingen samen, wat 3,1% minder was dan tijdens het overeenstemmend semester van vorig jaar.

### Bouwmaterialen en chemische produkten bij aanvoer regressief

Bij de aanvoertrafiek valt vooreerst een minwaarde van 15.500 t (-6%) te noteren bij de bouwmaterialen. Ook te Zeebrugge daalde de aanvoer van zand- en grintsoorten, wat in beide gevallen te wijten is aan de slechte weersomstandigheden die tijdens de eerste twee maanden van dit jaar heersten. Deze materialen worden immers gebag-gerd in de zuidelijke Noordzee.

Ook de aanvoer van chemische produkten liep achteruit met zowat 15.000 ton (-16%). De conjunctuur in de scheikundige sector is momenteel niet bepaald gunstig voor het importeren van basisprodukten.

Daarentegen was de aanvoer van ro/ro-goederen via de Schiaffino-diensten op Ramsgate met 8.600 ton expansief (+ 6%). Eens de terminals van deze rederij naar de Diep-waterkaai zullen overgebracht worden - wat volgend jaar is voorzien - zal deze trafiek een grotere expansieritme boeken dank zij een betere nautische ligging en de mogelijke opdrijving van de verzekerde diensten.

Tenslotte is aanvoer van petroleumprodukten - in hoofdzaak stookolie bestemd voor de visserijvloot en de lokale bedrijven - die met een kleine 1.000 ton (+ 1%) vermeerdert, wat kan verklaard worden door de huidige negatieve trend in deze sector. Aldus samengevat:

Aanvoer 1-06/1985	Absolute hoeveelheid	Evolutie 85/84
Bouwmaterialen	233.608t	- 6%
Ro/ro-goed.	162.258t	+ 6%
Chemische pr.	81.046t	- 16%
Petroleumprod.	80.577t	+ 1%
Diverse	12.888t	-
Totaal	570.357t	- 6,0%

### Chemische produkten ook bij afvoer regressief

Globaal bekeken is de terugloop van de zeetrafiek scherper afgetekend bij afvoer uit Oostende. Dit is in hoofdzaak te wijten aan de ladingen van chemische produkten, die met 39.000 ton (-58%) achteruitboeren. Deze goederen zijn vooral afkomstig van het chemisch bedrijf UCB gelegen langs de vaart naar Brugge.

Ook de ro/ro-ladingen van de Schiaffino Ferries zijn met ongeveer 26.000 ton (-8%) verminderd. Speciëren we dat het hier gaat om de trafiek van de Ramsgate-lijn, verzekerd naar rato van drie dagelijkse diensten in beide richtingen.

Een kleine compensatie leveren ons de houtsoorten (+ 4.270 ton) en het vismeel (+ 12.700 ton), waarvan de ladingen in absolute waarde toch vrij miniem zijn. Hoofdbrok bij afvoer vormen de ro/ro-ladingen met circa 82% van het totale exportpakket. Aldus samengevat:



Afvoer 1-06/1985	Absolute hoeveelheid	Evolutie 85/84
Ro/ro-goed.	277.923t	- 8%
Chemische pr.	28.342t	- 58%
Vismeel	20.212t	+ 170%
Houtsoorten	5.539t	X4
Totaal	322.016t	- 13,7%

## Evolutie van de R.M.T.-Trafiek Tijdens eerste halfjaar 1985

Vorig jaar had de ro/ro-vrachttrefiek van de R.M.T. een groeivoet van 13% bereikt. Nu schijnt er echter een zekere saturatie bereikt te zijn want de eerste halfjaarlijkse cijfers voor 1985 wijzen op een terugloop van de transit met zowat 3,3%

Reeds na afloop van het eerste kwartaal 1985 waren de cijfers inzake ro/ro-trafiek op Dover en Folkstone met 0,03% teruggelopen. De achteruitgang is nu derhalve scherper afgetekend, wat wijst op de verslechterde toestand in de periode april-juni:

Vrachttref. R.M.T.	Aantal vrachtwagens	Evolutie
1-12/1984	142.466	+ 13%
1-03/1985	34.022	-0,03%
1-06/1985	69.008	-3,1 %

Het is begrijpelijk dat de expansie van de ro/ro-trafiek aan de Oostendse RMT-terminals niet langer kan aanhouden zo aan twee grote handicaps niet verholpen wordt, namelijk de beperkte opslagruimte nabij de laadbruggen en het gebrek aan voldoende ro/ro-capaciteit aan boord van de ferries.

Qua tekort ro/ro-capaciteit zal dit voor een deel opgelost worden met de ombouw van twee eenheden, die aldus hun capaciteit op vrachtgebied zullen verdubbelen. De eerste eenheid, de «Prinses Maria-Esmeralda», is reeds omgebouwd en kwam juist vóór het hoogseizoen opnieuw in de vaart. De tweede ferry, de «Princesse Marie-Christine», ligt nog op de werf van hoboken. Het is natuurlijk nog te vroeg om hiervan een weerspiegeling te merken in onderstaande cijfers betreffende het eerste semester 1985:

Vrachttref.	Aantal	Evolutie
1-6/1985	vrachtwagens	84/85
In	33.791	- 2,9%
Uit	35.217	- 3,3%
<b>Totaal</b>	<b>69.008</b>	<b>- 3.1 %</b>

Het tweede handicap voor de verdere expansie van de RMT-trafiek is de beperkte parkeerruimte aan de Oostendse terminals, waar gemiddeld 400 vrachtwagens per dag transiteren. Men weet dat de Schiaffino Ferries naar Diepwaterkaai zullen verhuizen, zodat 26.000 m<sup>2</sup> bijkomende parkeerterreinen voor de RMT vrijkomen. Ook de bouw van een 4de aanlegpost is in het vooruitzicht gesteld. Dit wordt echter na het zomerseizoen gerealiseerd en in afwachting hiervan blijven de cijfers van het ro/ro-vrachttverkeer stabiel of geraken zelfs lichtjes in het rood.

### Ook het passagiersverkeer op de lijnen Dover/Folkestone stagneert

In het begin van dit jaar haalden RMT en de Zeebrugse Kanaaldiensten ruimschoots voordeel uit de sociale conflicten die de Franse veerhavens toen kenden. Inderdaad, te Zeebrugge beliep de meerwaarde 11 % voor het eerste kwartaal 1985 terwijl Oostende gedurende dezelfde periode zijn passagierscijfers met zowat 20% zag aangroeiën. In absolute cijfers wonnen de RMT-terminals aldus 56.000 passagiers vergeleken bij het overeenstemmend kwartaal van 1984.

Het tweede trimester van huidig jaar moet bepaald verlieslatend geweest zijn qua passagiersverkeer want de globale cijfers voor het voorbije semester liggen heel wat lager. De groeivoet van 20% is immers geslonken tot 0,6%:

Passagierstraf.	Aantal	Evolutie
1-6/1985		84/85
In	520.317	+ 1,2%
Uit	483.521	- 0,1%
<b>Totaal</b>	<b>1.003.838</b>	<b>+ 0,6%</b>

Dezelfde evolutie is merkbaar bij het toeristisch voertuigenverkeer. Voor 1984 wees de jaarbalans op een aangroei van 1,3% in globo. Gedurende het eerste kwartaal 1985 was de trafiektoename gestegen tot 3,8% ingevolge de sociale conflicten in de Franse Kanaalhavens. En nu, na afloop van de eerste zes maanden 1985 noteren we een afloop met 2,3% in totaal. Vooral de transit naar Engeland toe is bepaald verlieslatend:

Voertuigentraf.	Eenheden	Evolutie
1-6/1985		84/85
In	53.844	- 0,4%
Uit	56.097	- 4,6%
<b>Totaal</b>	<b>109.941</b>	<b>- 2,3%</b>

Bondig geconcludeerd kan men stellen dat zowel het toeristisch als het vrachtverkeer aan de Oostendse RMT-terminals thans stagneren. De transit naar de Britse havens toe is zelf lichtjes verlieslatend. Valt nu af te wachten of de ombouw van de «Princesse Marie-Christine» en de geplande verruiming van de parkeerterreinen de ro/ro-vrachtttrafiek nieuw leven zullen inblazen.





# Evolutie van Zeebrugse Kanaaltrafiek tijdens eerste halfjaar 1985

Wanneer men de evolutie van het Zeebrugse Kanaal verkeer tijdens het voorbije halfjaar ontleeft, heeft men dadelijk een bevestiging van de algemene tendens voor 1984: een stagnatie van het toeristisch verkeer, maar een merkwaardige expansie van de ro/ro- en containertrafiek.

Qua toeristisch verkeer boekte Zeebrugge slechts een groeirite van 2,8% gedurende het voorbije semester tegenover 3,5% tijdens het dienstjaar 1984. Dit is evenwel beter dan hetgene de Oostendse R.M.T. verwezenlijkte tijdens dezelfde periode met slechts 0,6% passagiers in meer. Aldus luiden de cijfers voor de Zeebrugse terminals:

Passagiers	Aantal	Evolutie
1-12/1984	2.093.190	+ 3,5%
1-06/1985	857.056	+ 2,8%

Voorname cijfers betreffen de lijndiensten van Townsend Thoresen op Dover/Folkstone en die van North Sea Ferries op Hull. Stippen we hierbij aan dat laatstgenoemde rederij sedert juli 1984 vanuit de buitenhaven van Zeebrugge opereert nl. aan de nieuwe ro/ro-ponton van de Leopold II-dam. Deze vrij gunstige ligging van de nieuwe NSF-terminal is beslist een stimulans voor het stagnerend passagiersverkeer van de Zeebrugse haven.

Ook de cijfers van het toeristisch voertuigenverkeer op voorname lijndiensten liggen in dezelfde lijn. De groei voert t.o.v. het overeenstemmend semester van vorig jaar belooft immers een kleine 3,8%. Thans zijn de resultaten evenwel beter dan die van het boekjaar 1984, toen slechts 1,3% meer voertuigen getransiteerd werden. Ter vergelijking haalde de R.M.T. een negatief groeirite van -2,3% tijdens het voorbije halfjaar. Wat Zeebrugge betreft:

Voertuigentr. af.	Aantal	Evolutie
1-12/1984	328.499	+ 1,3%
1-06/1985	145.960	+ 3,8%

Noteren we hierbij dat hogervernoemde cijfers het aantal personenwagens en autocars globaliseren. Ook dienstgevoeren op het feit dat de trafiek van begeleide wagens zowel in 1983 als in 1982 in het rood werd afgedrukt. Een lichte verbetering is bijgevolg merkbaar.

## Zeebrugge blijft eerste continentale haven voor carferry- en ro/ro-verkeer.

Net als de vorige jaren blijft Zeebrugge een belangrijk aantrekkingspool voor het ro/ro-verkeer op de Britse haven. Het hoofdaandeel van de Zeebrugse ro/ro-trafiek is trouwen op de short-sector geconcentreerd.

Globaal steeg het ro/ro-Kanaalverkeer met liefst 24% of 677.000 ton tijdens het eerste semester van dit jaar. We specificeren wel dat het hier gaat om de specifieke ro/ro-trafiek verricht aan boord van de car-ferries. Het betreft bijgevolg de transit op Dover/Folkstone en Hull respectievelijk verzekerd door Townsend-Thoresen en NSF. Komen hier ook in aanmerking de Kent-line op Chatham en de Cobelfret-line op Immingham, welke resp. in 1984 en 1983 van start gingen. Ook de prestaties van Ugland Auto-Liners

op Dageham zijn in voornoemde cijfers bevat. In globo kan volgende balansen worden afgedrukt:

Ro/ro-traf.	Tonnages	Evolutie
1-12/1984	6.913.017t	+ 30%
1-06/1985	3.505.566t	+ 24%

Bij deze gunstige evolutie heeft de Sea Ro-terminal - die Ugland Auto-liners, Cobelfret en Kent-Line behandelt - een goederenoverslag verzekerd die ruim 10 maal groter is dan in 1983. Een tweede aanlegpost werd er eind 1984 in gebruik genomen zodat de aanlegcapaciteit voor de ro/ro-schepen thans verdubbeld is.

Noteren we nog dat het groeirite van de ro/ro-trafiek aan boord van de car-ferries thans ietwat lager ligt dan in 1984. Dit kan verklaard worden door de start van de Kent-Line vorig jaar, wat de cijfers toen fel de hoogte indreven.

Wat nu de treinferry-trafiek betreft op de lijn naar Harwich valt ook hier een merkwaardig expansierite te noteren. Inderdaad, nagenoeg 80.000 ton goederen of liefst 37% werden in meer getransiteerd tijdens het voorbije halfjaar. Zo dit ritme aanhoudt boekt de lijn beslist topcijfers voor 1985.

Treinferry	Tonnages	Evolutie
1-12/1984	473.225t	+ 6,7%
1-06/1985	286.904t	+ 37%

## Ook containerverkeer op Kanaaldiensten haalt topcijfers

Het Zeebrugse ro/ro-verkeer per trein- en carferries haalt dus merkwaardige cijfers tijdens het eerste semester 1985. Voor dit verkeerstype blijft Zeebrugge beslist de eerste continentale haven. Niet minder dan 7 verschillende Britse havens zijn er immers met regelmatige diensten verbonden.

Ook qua containertrafiek werden topcijfers geboekt tijdens het voorbije halfjaar. In globo steeg de transit inderdaad met 25% of 145.00 ton op de lijnen van de NV Ferryboats op Harwich en Ford-CGM op Dagenham. Dit is beslist beter dan vorig jaar toen een groeivoet van 10% genoteerd werd:

Containertraf.	Tonnages	Evolutie
1-12/1984	1.304.504t	+ 10%
1-06/1985	726.882t	+ 25%

Nagenoeg 60% van de totale Zeebrugse containertrafiek is thans op Engeland geconcentreerd. Voor de ro/ro-trafiek is dit aandeel circa 80%. Met de nu aan gang zijnde activering van de bestaande lijndiensten en gelet op de gunstige conjunctuur in de ro/ro- en containersector lijkt het geen twijfel dat Zeebrugge topcijfers haalt voor zijn jaarbalans 1985.





# Evolutie van Belgische Zeevisserij tijdens eerste semester 1985

Te oordelen naar de zopas verschenen cijfers van de Dienst voor de Zeevisserij bleef de globale visaanvoer van de Belgische vissersvloot nagenoeg constant tijdens het eerste semester van huidig jaar. Ten opzichte van de overeenstemmende periode van 1984 werd immers slechts 160 ton of 1% meer vis aangevoerd in onze drie kusthavens.

In globo beliepen de aanrandingen aldus 16.671 ton. Deze lichte toename was te danken aan de grotere vangsten van demersale vissoorten en meer bepaald die van tongen, die een merkwaardige meeraanvoer van 500 ton of 27% lieten optekenen tot 2.363 ton. Hiermede werd de rendabiliteit van de boomkorvloot gevoelig verbeterd.

Wat de andere demersale vissoorten betreft, evolueerde hun aanvoer tijdens het voorbije semester als volgt: kabeljauw 2.815 ton (+15%), schol 3.549 ton (+9%), rog 1.067 ton (+27%), zeeduivel 393 ton (-20%) en wijting 908 ton (-32%).

Qua pelagische vissoorten - in hoofdzaak haring - noteerde men een globale meerwaarde van 111 ton of 10% ton overstaan van het overeenstemmend semester van 1984. Ook de vangsten van schaal- en weekdieren gingen achteruit en dit met 236 ton of 19% in globo. Onder deze categorie vermelden wij de garnaalproductie welke amper 103 ton bereikte, wat 43% minder was dan vorig jaar. Ook de aanlandingen van Noorse kreeftjes daalden met 12% en boekten slechts 196 ton. Aldus samengevat.

Vissoorten 01.06.1985	Aanvoer	Evolutie 84/85
Demersale vis	14.799 ton	+ 3%
Pelagische vis	920 ton	-10%
Schaal en weekdieren	952 ton	-19%
Totaal	16.671 ton	+ 1%

## Globale aanvoerwaarde met liefst 12% gestegen

De 16.671 ten aangelande vissoorten gedurende het eerste semester van 1985 werden in onze drie vismijnen besomd voor 1.342 miljoen BF in totaal. Dit was 145 miljoen BF of 12% meer dan tijdens het overeenstemmend halfjaar 1984. Rekening houdend met het feit dat de aangevoerde vishoeveelheid praktisch constant bleef en dat het monetair inflatieritme amper 6% beliep tijdens deze periode, is dit beslist een vrij gunstig resultaat.

## PORT DE GAND

Le premier bilan semestriel du trafic maritime en Belgique nous est fourni par le port de Gand. Comme tendance générale, relevons que les exportations augmentent de 43,7% alors que les arrivages demeurent au même niveau que l'année dernière. Parmi les trafics en hausse, notons surtout les chargements nettement accrus d'engrais chimiques et de combustibles solides.

Ceux-ci augmentent respectivement de 99.000 t (+51%) et de 849.000 t (+446%). La hausse vraiment spectaculaire enregistré aux combustibles solides doit évidemment être mise en rapport avec les grèves qui ont sévi en

Voornoemde besomming van 1.342 miljoen BF werd voor 546 miljoen BF (+29%) gerealiseerd door de tong die aldus ruim 419 van de totale besomming vertegenwoordigde. De kabeljauw- en scholaanvoerwaarde evolueerde ten gevolge de stagnerende prijzen evenredig met de aanvoer en verbeterde respectievelijk tot 159 miljoen BF (+15%) en 143 miljoen BF (+11%).

De opbrengst van pelagische vissoorten alsmede die van schaal- en weekdieren daalden in verhouding tot de aanvoerhoeveelheid met respectievelijk 13% en 28%. Aldus samengevat:

Vissoorten 1.06.1985	Aanvoer- waarde	Evolutie 84/85
Demersale vis	1.258 milj. BF	+ 16%
Pelagische vis	11 milj. BF	-13%
Schaal en weekdieren	73 milj. BF	-28%
Totaal	1.342 milj. BF	+ 12%

## Rendabiliteit van de vloot verbeterd op commercieel vlak

Een relevant criterium voor de economische rendabiliteit van de vissersvloot is ongetwijfeld de evolutie van de behaalde besommingen per zeedag. Aldus stellen we vast dat tijdens het eerste semester van 1985 voornoemde besomming van 66.900 BF tot 75.500 BF steeg voor wat betreft de hele vloot. Dit betekent een bevredigende rendabiliteitsverhoging met circa 13%.

Een verdeling per toegepaste visserijmethode levert volgende resultaten op. De garnaalvisserij met een besommingsdaling per zeedag tot 18.700 BF (-24%) viel volledig uit de toon. De eerste vier maanden was er ondanks de gunstige prijzen praktisch geen garnaal te vangen, terwijl het grote aanbod in juni een fikse prijsdaling voor gevolg had, zodat de besommingen terug flauw uitvielen.

De opbrengst per zeedag in de bordenvisserij verbeterde met 1% tot 56.500 BF. De spanvisserij op haring, kabeljauw (grote vaartuigen 's zomers), kabeljauw (kleine vaartuigen 's winters) verwezenlijkte resp. 76.400 BF/ZD (+53%), 80.700 BF/ZD (+7%) en 46.000 BF/ZD (+5%). In de boomkorsector klom de besomming per zeedag tot 88.500 BF (+12%).

Vermelden we tenslotte dat de gemiddelde gasolieprijs tijdens de beschouwde periode met 8,6% steeg tot 14,45 BF/1 en alzo verder bleef drukken op de vrij hoge exploitatiekosten.

Grande-Bretagne, bien qu'il y ait aussi tendance au stockage.

Toujours à l'exportation, notons aussi la plus-value réalisée aux produits agricoles et alimentaires se chiffrant à 122.000 t (+14%) et 68.000 t (+31%) respectivement. Il s'agit là de résultats également remarquables lorsqu'on tient compte de l'embargo céréalière décrété par l'U.R.S.S. Par contre, les chargements de produits pétroliers et de produits métallurgiques reculèrent respectivement de 11.000 t (-5%) et de 8.000 t (-1%), ce qui est imputable aux fluctuations de la conjoncture dans ces secteurs. En résumé:



Exportations 01.06.1985	Quantité absolue	Evolution 84/85
Combustibles sol.	1.039.000 t	+ 446%
Pr. agricoles	941.000 t	+ 14%
Pr. métallurgi- ques	754.000 t	— 1%
Engrais chimi- ques	292.000 t	+ 51%
Pr. alimentaires	287.000 t	+ 31%
Pr. pétroliers	190.000 t	— 5%
Minerais	89.000 t	+ 3%
Divers	221.000 t	—
<b>Total</b>	<b>3.813.000 t</b>	<b>+ 43,7%</b>

#### Status quo aux importations par voie maritime

Passons à l'analyse des importations par voie maritime dont le volume global se situe au même niveau que celui du semestre équivalent de l'année dernière. Diverses fluctuations dans les grands trafics ont contribué à ce status quo.

Un gain substantiel est réalisé aux produits pétroliers ainsi qu'aux combustibles solides qui se chiffrent respectivement à 278.000 t (+ 17%) et 240.000 t (+ 24%). La grève des mineurs-anglais a donc également eu ses répercussions sur les déchargements de cokes et charbons au port de Gand.

Quant aux pertes, elles se situent d'abord aux arrivages de minerais (-430.000t) destinés à l'entreprise Sidmar ainsi qu'à la sidérurgie de l'hinterland gantois. Nous avons vu que les exportations d'acier et de produits métallurgiques ont également chuté, ce qui nous donne une idée assez précise de la conjoncture actuelle régnant dans le secteur sidérurgique.

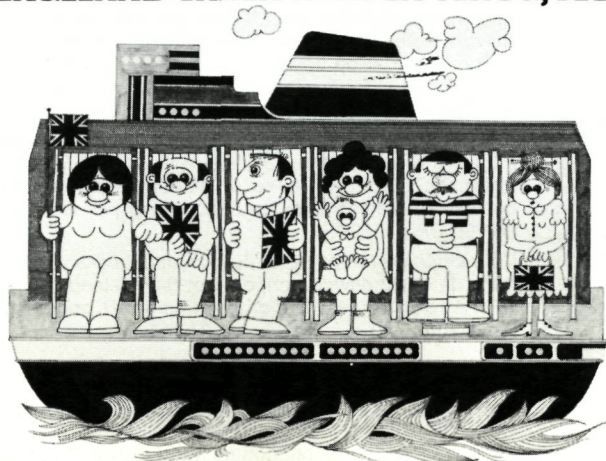
Pertes aussi aux arrivages de produits agricoles (-344.0t) - des céréales en majeure partie - ce qui s'explique par les récentes mesures dictées par la CEE en matière d'importation de produits céréaliers. Résumons toutes ces fluctuations par le tableau suivant:

Importations 01.06.1985	Quantité absolue	Evolution 84/85
Minerais	2.529.000 t	—14%
pétroliers	1.868.000 t	+ 17%
Pr. alimentaires	1.360.000 t	+ 8%
Combustibles sol	1.253.000 t	+ 24%
Pr. agricoles	901.000 t	—28%
Divers	1.445.000 t	—
<b>Total</b>	<b>9.356.000 t</b>	<b>± 0,1%</b>

En résumé, le trafic maritime au port de Gand réalisa un bilan de 13.169.000 tonnes au cours du 1er semestre de cette année, ce qui est 1.168.000 tonnes ou 9,8% de plus par rapport à la période correspondante de l'an dernier. Spécifions que ce chiffre fut réalisé par l'accostage et le départ de 2.277 navires de mer (+ 2%) d'une jauge unitaire moyenne de 4.838 tjb. Voici la répartition de ce premier bilan semestriel selon les entrées et les sorties:

Gand 01.06.1985	Quantité absolue	Evolution 84/85
Importations	9.356.000 t.	+ 0,1%
Exportations	3.813.000 t.	+ 43,7%
<b>Total</b>	<b>13.169.000 t.</b>	<b>+ 9,8%</b>

## ZE ZIJN JAARLIJKS MET Z'N 2.500.000 DIE VIA ZEEBRUGGE NAAR ENGELAND VAREN HEEN-EN-TERUG, VLUG-EN-VLOT, IN-OVER-EN-OUT



Een duidelijke  
wenk voor uw volgende  
gezellig-leuke Engeland reis.

Meervoudige dagdiensten: treinferry op Harwich,  
carferry op Dover, Felixstowe, Hull.  
Info: tel (050) 44 42 11 (6 l)

# ZEEBRUGGE

Havendirectie: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ)  
L. Coiseaukaai 2 B-8000 Brugge Tel (050) 44 42 11 (6 l) Telex 81201





## De Vikingen (II)

Door Eerste Meester Chef A. JACOBS

Uit schriftelijke bronnen kunnen wij met grote zekerheid afleiden dat de Vikingen de «Nieuwe wereld» meermaals bereikten.

Verschillende keren hebben zij zich proberen te vestigen en maakten zij de reis zonder dat dit hun nautische problemen bleek op te leveren.

De Vinlandvaarders moeten het betrekkelijk gemakkelijk gehad hebben na Erikson. Op zijn aanwijzingen konden zij na het oversteken van Straat Davis, nog moeilijk missen. Zij moesten in het westen land in het oog houden, en dan langs de kust van Labrador zuidwaarts zeilen, tot zij dan vanzelf Newfoundland bereikten. Sacred Island was een niet te missen kustkenmerk en juist daarachter lag het huidige L'Anse aux Meadows waarvan sterk vermoed wordt dat dit de landings- en verblijfplaats van Leif Erikson kan geweest zijn. Zo simpel was dat. Bewijzen van de aanwezigheid van de Vikingen op het noordereinde van Newfoundland werden gevonden in de streek rond Kaap Bauld.



Yv. 216

De kenmerken komen wonderlijk overeen met de beschrijving over het legendarische Vinland. Steeds weer werden de Vikingen geprezen om hun gehardheid, kracht en doorzettingsvermogen.

Het zou echter al te simpel zijn hen af te doen als lompe brallende krachtpatsters. Zwakheid was voor hun een mislukking, een schande. Het verwerven van kracht en het bezit ervan te bewijzen, was voor hen een ware levensopdracht. De IJslandse saga's verhalen hoe belangrijk lichamelijke prestaties werden geacht. Het leven had weinig waarde, het eigen leven niet uitgezonderd. Het was weliswaar geoorloofd een mens te doden, maar de erecode van de Vikingen eiste dat men zich aan bepaalde regels hield.

Doden vanuit een hinderlaag of onder dekking van de duisternis mocht niet. Overtreding van dit gebod werd gestraft met vogelvrijverklaring of verbanning. Vooral zijn eer moest de Viking (als kernelement van zijn leven) bewaren en verdedigen. Wraak was dan ook een morele plicht. Eer was zoiets als een openbaar respect, een reputatie die door niemand in twijfel werd getrokken. Zonder wraak geen eer, zonder eer geen leven. Wraak was niet alleen het rechtzetten van aangedaan onrecht maar veeleer een extreme vorm van geestelijk en zedelijk zelf-respect. Rechtstreeks gevolg hiervan was het grote aan-

tal vetes die voortdurend en overal woedden. Zij hanteerden een op nut gebaseerde moraal. De harde levensomstandigheden dwongen de mensen in het noorden tot uiterste nuchterheid en gebrek aan medegevoel. Zo werden de oudere mannen beschouwd als nutteloze gebruikers en was hun voornaamste taak zo vlug mogelijk dood gaan. De oudere vrouwen daarentegen bleven zich nuttig maken in het gezin en werden dan ook veel langer gerespecteerd. De wet, volgens welke recht werd gesproken, was een «samenstel van gewoontes», waarvan de oorsprong in de nevelen van de historie verloren gaan. Geld speelde hierbij een zeer belangrijke rol. De zwaarste straf in het noordse recht was uitstoting uit de gemeenschap.

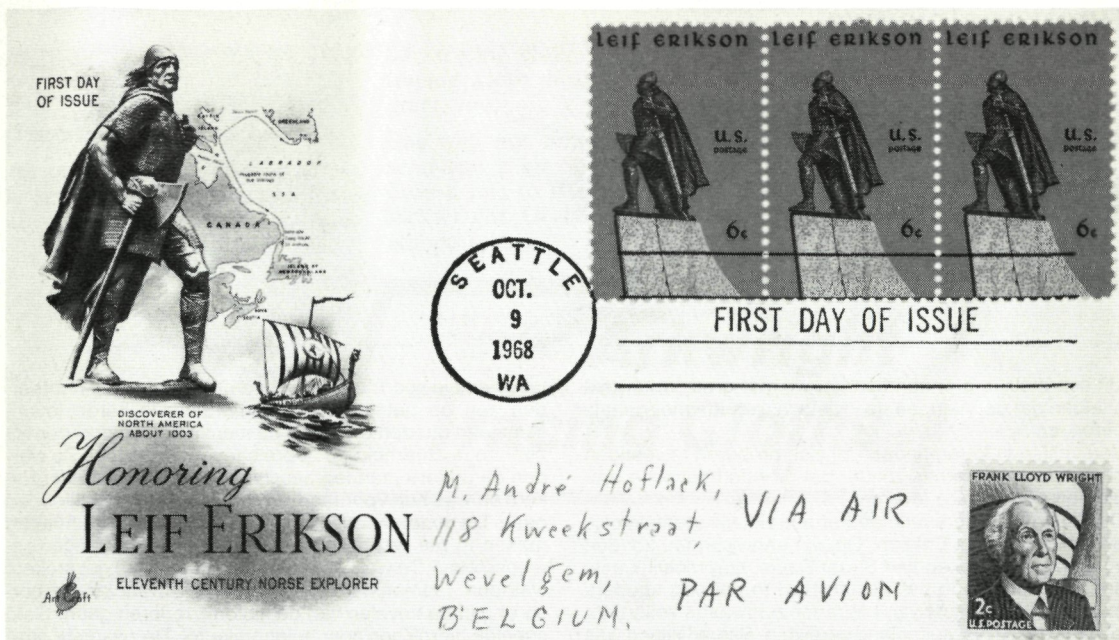


Yv. 576

Uit de kring van de streekpotentaten stamden de meeste Vikingzeekoningen, die met hun piratenflotteltjes in de 9e eeuw de Europese kuststreken en de Atlantische eilanden teisterden. Uit de vele koninkrijken ontstonden drie nationale staten en grote koninkrijken, waarvan we de namen op de hedendaagse Scandinavische kaart terugvinden. Ze werden gerealiseerd door Harald Schoonhaar omstreeks 872 voor Noorwegen, omstreeks 950 door Gorm de Oude voor Denemarken, en in de loop van de 10de eeuw door Ynglingen voor Zweden.

Gesneuvelde krijgers bleven hun vrije vrolijke landsknechten bestaan voortzetten. De dood wordt beschouwd als een crisistoestand die het leven een andere wending kan geven zonder het principieel op te heffen. Het «hoe en wanneer» van het sterven was daarom van grote betekenis. De achtergeblevenen hadden tot taak hen voor hun nieuwe bestemming behoorlijk uit te rusten, hun een waardige grafplaats te schenken. Het was de onvoorwaardelijke plicht van een Viking om een dode te begraven, ook een vijand. Het was de tragiek van de noordse mannen dat zij in een wereld, die vooral kracht en vitaliteit eiste, al betrekkelijk vroeg uitgeteld waren. De Vikingboer die niet meer in staat was op rooftocht te gaan werd gewoon afgeschreven. Hij moest zijn plaats aan een jongere man afstaan. Bij de vrouwen lag dit totaal anders, deze konden hun dagelijkse bezigheden blijven uitoefenen tot op zeer hoge leeftijd. In feite waren zij nooit uitgeteld. Oude mannen hadden als voornaamste taak zo vlug mogelijk dood





te gaan om zo hun plaats af te staan aan nuttiger figuren. Langzaam maar zeker week de vulgaire krijgersmoraal voor ethos en orde. Bindingen buiten het persoonlijke vlak waren de Viking vreemd. In gemeenschapsgevoelens, buiten hetgeen hij aan sibbe of broederschap verplicht was, zag hij niets. Armen, zieken of gebrekkigen helpen beschouwde hij niet als zijn taak.



Yv. 151

Wat de tempels waren voor de Grieken, waren de schepen voor de Vikingen. Het hart van de Vikingen was bij de zee. Zij waren de stoutmoedigste en bekwaamste zeevaarders van hun tijd. Hun schepen behoorden tot de mooiste en best geslaagde creaties van alle scheepsbouwkunst ter wereld. Zo'n met een drakekop getooid Viking-schip in volle zee zal zich ongetwijfeld als «een fabeldier over de stormgolven» hebben voortbewogen. Volgens een ongeschreven wet waren de meeste schepen van eikenhout gemaakt. Voor minder belangrijke onderdelen gebruikte men soms ook ahorn of lindehout, berke-, beuke- of essehout. De rompen werden elk jaar geteerd.

De saga's halen drie types naar voren: De SNIGGEN, te vergelijken met moderne kruisers, smalle vlugge schepen met ongeveer twintig paar roeiers, die tot honderd krijgers konden meevoeren.

De SKEIDHS, de «slagschepen» van de noordse oorlogsvloten, goed voor 50 roeiers, even snel als de sniggen maar met hogere stevens en betere uitrusting.

De «drakenschepen», de «panterschepen» van de Vikingen, van drakekoppen en minstens dertig roeibanen voorzien, hadden een grotere breedte, hogere boorden en

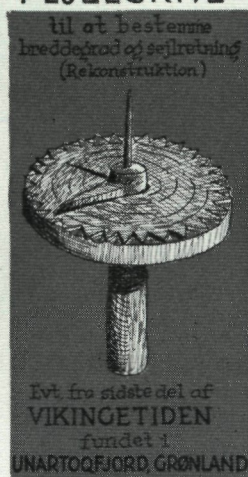
voerden zwaardere zeilen. Alle «lang»-schepen bezaten een serie gemeenschappelijke eigenschappen. Voor en achter liepen zij spits uit, ze hadden meestal in flauwe S-vorm opgebogen stevens die boven de gemiddelde hoogte van het schip welfden. Maar of de Vikingen nu uittrokken om te plunderen of handel te drijven telkens was het zee kiezen een riskante onderneming. Voortdurend zetten zij hun leven op het spel. Zij kenden immers nog niets van de nautische hulpmiddelen die de internationale zeevaart reeds eeuwenlang ter beschikking staan: vuurbakens, zeekaarten, kompas, misthoorns en peillooden. Elke tocht was een riskante onderneming. Bevaren zeelieden verstonden wel de kunst de koers van hun schip volgens windrichting, stroming en golfgang te bepalen. In een latere periode hebben de Vikingen enkele eenvoudige nautische instrumenten gekend, zoals bijvoorbeeld een houten peilingsschijf, die met behulp van een loodrechte wijzer een bepaling van de zonshoogte mogelijk maakte, terwijl een horizontale wijzer de koers aangaf.



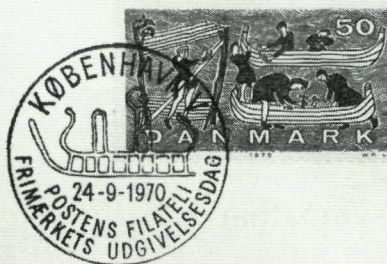
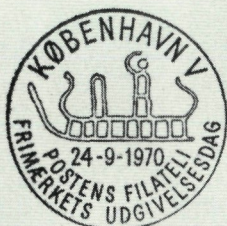
Hoelang duurde nu gemiddeld een Vikingreis? Redelijk betrouwbare schattingen laten vermoeden dat een reis van Noord-Schotland naar de Hebriden twee dagen duurde; van de Orkney-eilanden naar de färör: twee dagen en twee nachten; van Denemarken naar Engeland: drie dagen; van West IJsland naar Groenland: vier dagen; van Skane naar Birka: vijf dagen; van Birka naar Rusland: vijf dagen; van Bergen naar Groenland: zes dagen. Dit alles met een gemiddelde snelheid tussen de vijf en de acht knopen maximum.



## PEJLESKIVE



«Frimærke Nyt» 1. dagskuvert nr. 154  
København V First day cover no. 154



H.R.-FRIMÆRKER'S  
Julus Thomsenagade 7 st.  
KØBENHAVN V

De Vikingen kenden geen gevechten in volle zee. Zeeslagen werden uitsluitend in baaien, zeearmen of inhammen geleverd. Indien men in contact kwam met de vijand, dan reefde men de zeilen; werden de borstweringen als beschutting tegen de pijlen opgezet, en roeiden de roeiers uit alle macht. Het schip van de leider bevond zich in het midden, de kleinere schepen waren vastgemaakt aan elkaar rond het vlaggeschip. Het gevecht begon met een pijlenregen vanop afstand, naarmate men dichterbij kwam werden de speren gegooid, vervolgens gooiden men stenen. Voor dit doel voerde men steeds een flinke voorraad stenen mee. Was men dicht genoeg genaderd, dan werd de vijand geïnterd en begon men op mekaar in te hakken met strijdbijl en zwaard.

De Vikingen waren meesters in het toepassen van de zogenaamde «strand-hugg» techniek: onverhoeds opduiken, toeslaan en wegwezen. Daar de Vikingen op geen tegenstand van betekenis moesten rekenen waren de overnederzettingen aan een vastberaden aanval weerloos overgeleverd. De Vikingen bewezen door deze tactiek dat de zeemacht zolang superieur blijft aan een sterkere landmacht, zolang de tegenstander zich niet kan meten op het zeemachtsterrein: de zee.

De handel in de Vikingtijd was hoofdzakelijk een handel in luxeartikelen. De drakenschepen van de Vikingen waren niet op het massale vervoer van goederen berekend. Weliswaar leverde Noorwegen gedroogde vis aan Engeland, Ierland leverde levend vee, en Groenland voerde graan in, maar de scheepsruimten werden meestal benut om duurdere vrachten te vervoeren. Zeer gevraagde artikelen in het noorden waren Franse sieraden alsmede Angelsaksische en Ierse edelsmeedwerk. Ook de wapenhandel bloeide welig. Franse werkplaatsen in het Rijnland leverden de zwaarden waarmee de Vikingen de Franken te lijf gingen. Buiten de bloeiende wapenhandel kwam ook de wijnhandel op gang. Rijnse wijn was in grote hoeveelheden verkrijgbaar in het noorden evenals de Bourgondische wijnen en de wijnen afkomstig uit het Middellandse Zee gebied. Ook Friese wollen stoffen deden het uitstekend, zodanig zelfs dat zij algemeen als betalingsmiddel werden aanvaard. Vanuit het oosten kwam een goud en zilvertrafiek op gang waarvan de omvang onwaarschijnlijk afmetingen aannam. Zeer belangrijk was het zilver.

Het werd het wisselgeld van de Vikingen. Het kwam in diverse vormen naar Scandinavië: als strokenzilver, als sieraden, als munt. Ter illustratie, rond het jaar 1000 kon men voor vijftien zilveren öre (twee zilvermarken) een koe kopen. Voor anderhalve mark kocht men een slaaf, voor een mark kon men een slaaf mee naar huis nemen. Natuurlijk gold hier ook de wet van vraag en aanbod. Inflatie was toen reeds een gekend begrip. De Noordmannen betaalden hoofdzakelijk in bont. Het hoeft geen betoog dat dit het Noorse betaalmiddel bij uitstek was. Verder konden de Vikingen ook ijzererts en visproducten aanbieden. De onmiskenbare meesters waren zij echter op de slavenmarkt. Het was in die tijd immers een onmiskenbaar recht van de rijken er slaven op na te houden. Dit recht werd ook door de kerk niet betwist. De Vikingen organiseerden dan ook geregeld mensenjachten, en de christenen die op de rooftochten werden buitgemaakt eindigden meestal op de slavenmarkt.



Yv. 1993



Yv. 207

Het begin der geschiedenis van de Vikingtijd kan men aanduiden door de overval op Lindisfarne. Het einde van deze periode is echter moeilijk te omschrijven. Wel staat vast dat het veel minder spectaculair is; het Vikingtijdperk ebbe eigenlijk ongemerkt weg. We kunnen stellen dat men na 1187 eigenlijk niet meer kan spreken van een Vikingtijdperk.



---

Uit sympathie

Par sympathie

*Mercantile - Beliard n. v.*

Antwerpen



# MARINES MILITAIRES ETRANGERES

Quelques aspects nouveaux de la Marine militaire soviétique sont l'objet de la présente contribution à notre rubrique traditionnelle.

Par le Capitaine de Frégate (r) H. ROGIE

## La présence soviétique en Méditerranée

Selon les récentes observations, il apparaît que les Soviétiques déploient environ 300.000 tonnes de bâtiments de guerre en Méditerranée. Ce chiffre représente quelque 10% de l'ensemble de leur flotte.

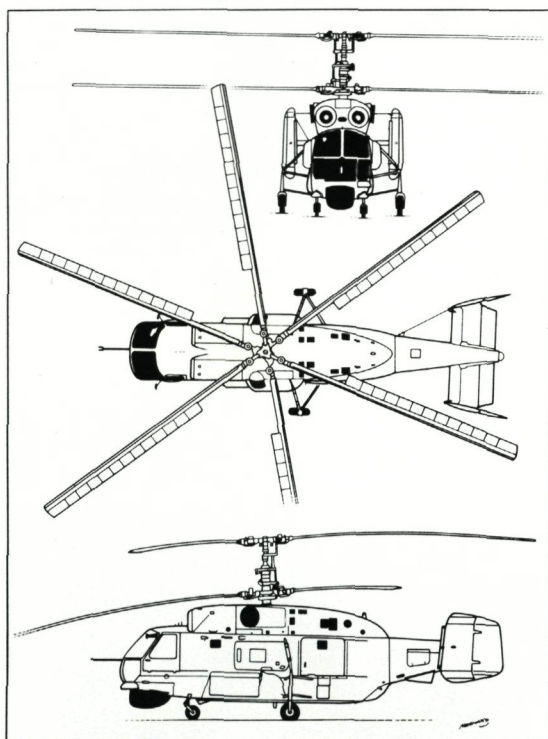
Les Américains, quant à eux, ont à peu près 400.000 tonnes d'unités navales dans cette mer, soit également environ 10% de leur flotte de guerre. Notons la présence de leur porte-avions à propulsion nucléaire de 96.000 tonnes type NIMITZ.

La France tend de renforcer sa présence en Méditerranée mais doit se contenter actuellement de 150.000 tonnes de bâtiments, soit près de la moitié de la Marine nationale. Les deux pièces maîtresses de cette flotte méditerranéenne sont les porte-avions FOCH et CLEMENCEAU.

Il y a donc en tout près de 850.000 tonnes de navires de guerre en Méditerranée pour ce qui concerne les trois grandes puissances maritimes précitées. A cela, il convient d'ajouter la présence des marines italienne, grecque, algérienne, lybienne et israélienne. La concentration de marines militaires en cette zone est donc particulièrement importante et sa densité la plus élevée au monde.

Le situation d'instabilité régnant au Proche-Orient en est la cause. D'autre part, quelque 600 navires marchands de toutes nationalités transitent chaque jour sur cette mer. Il s'agit d'un tiers du trafic pétrolier mondial et d'un sixième du commerce maritime international. L'importance stratégique de la Méditerranée n'est donc certes plus à démontrer. Un conflit militaire de réelle importance sur le sol des pays riverains pourrait assurément déclencher une réaction toute aussi importante entre les forces navales en présence. Il est clair que le point névralgique quant au déclenchement d'une guerre navale se situe en Méditerranée, d'autant plus que les Soviétiques ne cessent d'y augmenter leur forces.

Quant à la Belgique, il serait bon qu'elle songe à renforcer son organisation NCS dans ces parages. La France a pris en ce domaine des dispositions récentes car un navire marchand sur dix bat pavillon français en Méditerranée. Les récents événements dans le détroit d'ORMUZ ont démontré que les navires belges ne sont nullement épargnés en cas de conflit.



L'hélicoptère de recherche et sauvetage Kamov ka-32S (photo Aviation Magazine)

## Un nouvel hélicoptère soviétique de surveillance maritime

Dans le cadre de son expansion maritime et navale, l'URSS a conçu récemment un nouvel hélicoptère de recherche et de surveillance maritime. Il s'agit du KAMOV KA-32S, d'une apparence très rustique et doté de deux rotors contrarotatifs. Son autonomie est de 4 heures 30. Sa masse au décollage est de 11 tonnes et il peut emporter 5 tonnes sous élingues ou 4 tonnes en soute.

Equippé tous temps, il sera mis en service à bord des brise-glaces soviétiques de l'Arctique. Il existe plusieurs versions



de cet hélicoptère que l'OTAN a répertorié sous la désignation KA-27 HELIX:

1. HELIX A: C'est la version ASM de cet hélicoptère dont la présence a déjà été signalée par les porte-avions soviétiques du type NOVOROSSIISK, sur les croiseurs type KIEV et sur les destroyers ASM type UDALOV.

2. HELIX B: Il s'agit ici d'une version ayant pour but de guider les engins tirés au-delà de l'horizon.

3. HELIX SUMAR: C'est une version très voisine de celle concernant la recherche et la surveillance maritime.

\*\*\*

### Le sous-marin d'attaque type SIERRA

Le plus récent sous-marin soviétique est celui du type SIERRA. Il ressemble en gros à la dernière version des SNA type VICTOR III. Ce que qu'un avion norvégien de patrouille maritime a pu constater. Le nouveau SNA SIERRA est à propulsion nucléaire et possède un sonar passif remorqué à très basse fréquence.

Le tout premier SIERRA soviétique a été lancé en 1983 et il s'agissait d'un prototype. Actuellement, plusieurs autres SIERRA sont en construction sur les chantiers soviétiques d'Europe ou de KOMSOMOLKS-sur-AMOUR.

Le SIERRA est un sous-marin nucléaire d'attaque anti-surface et ASM. Il est équipé de torpilles et d'armes à changement de milieu SSN-16 dotées d'une charge nucléaire ou d'une torpille ASM. Son déplacement en plongée est de quelque 7.000 tonnes et sa vitesse maximum s'élève à 30 nœuds.

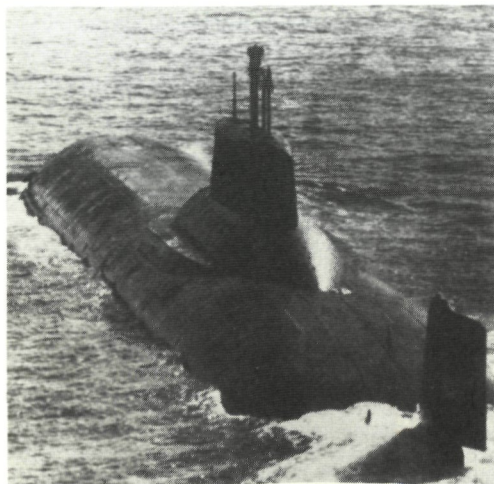
\*\*\*

### La construction du SNA «MIKE» ARRETEE?

Un sous-marin quelque peu plus grand que le SIERRA précité, pourrait avoir rallié la flotte soviétique récemment. Sa coque serait en titane au lieu d'en acier comme il est de tradition. Il s'agit du MIKE, doté du missile SSN-21 qui est la version soviétique du TOMAHAWK américain. Ce sous-marin, du type plutôt stratégique, pourrait plonger à de très grandes profondeurs.

Toutefois, il paraîtrait que la construction de ce type de sous-marin serait abandonnée en raison de son coût trop élevé.

\*\*\*



SSLE soviétique type Typhoon (photo Marine Nationale)

### Le troisième TYPHOON bientôt en service

Les plus grands sous-marins existant actuellement au monde sont ceux du type TYPHOON équipés de missiles SSN-20. La construction de ces gigantesques sous-marins a été quelque peu ralentie en raison des échecs subis par la mise en service des missiles précités. Toutefois, on apprend que le troisième exemplaire du TYPHOON est récemment sorti des chantiers soviétiques de Severodvinsk et qu'il deviendrait opérationnel d'ici peu.

Ici, les tubes lance-torpilles sont placés devant le massif et non sur l'arrière du sous-marin comme il est de coutume. Les TYPHOON auraient deux coques épaisses afin de pouvoir opérer sous les banquises polaires.

Rappelons les caractéristiques principales de ces sous-marins, les plus redoutables existant actuellement:

- déplacement en plongée: 25.000 tonnes.
- dimensions: 171 x 23 x 17 m.
- propulsion: 2 réacteurs nucléaires et 2 hélices.
- armement: 20 x SSN-20 et des torpilles.

\*\*\*

### Deux nouveaux types de sous-marins nucléaires soviétiques

La construction de sous-marins nucléaires en Union soviétique ne s'arrête pas là. En effet, deux nouveaux types nucléaires auraient fait leur apparition dans la marine russe.

Tout d'abord, le sous-marin stratégique DELTA IV qui serait une version améliorée du DELTA III déjà connu. Le DELTA IV a ceci de particulier qu'il mettrait en œuvre un nouveau type de missile à carburant liquide, le SSN-23. Il s'agit d'un engin à 3 étages d'une portée évaluée à quelque 8.000 km avec une charge forte de plusieurs têtes «mi-rées».

Le second bâtiment est un sous-marin nucléaire d'attaque construit en Extrême-Orient aux chantiers Komsomolsk-sur-Amour. Ce SNA aurait des caractéristiques ressemblantes au SIERRA précité. Quant à celle-ci, citons un déplacement de 8.300 tonnes en plongée, une propulsion assurée par 1 ou 2 réacteurs à eau pressurisée et une vitesse en immersion de 35 nœuds.

\*\*\*



Destroyer lance-missiles soviétique type Krivak. (photo J.L.C.)



Apparition de la frégate KRIVAK III

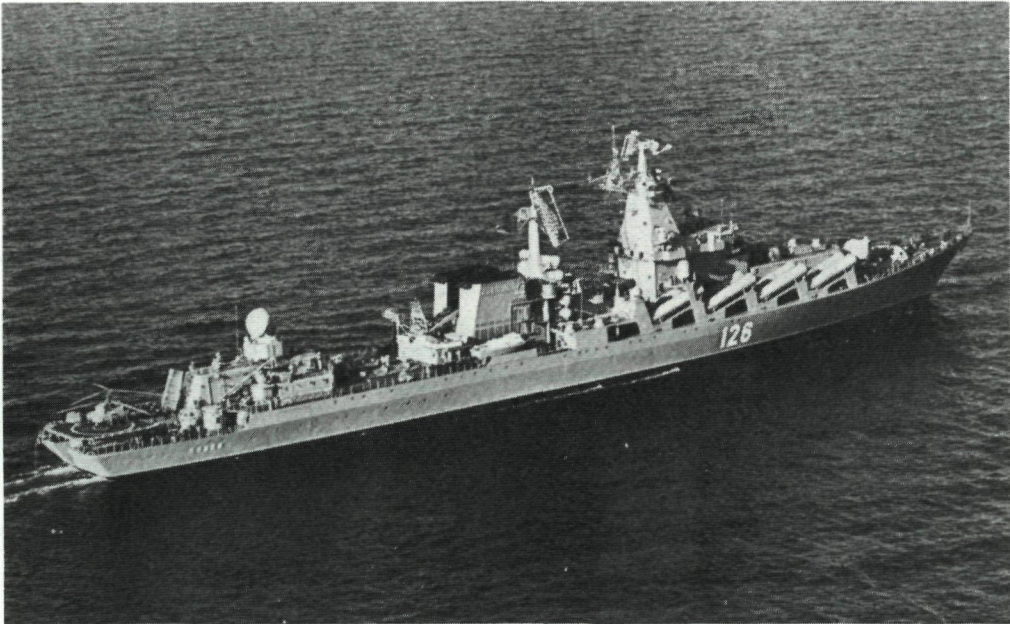
Après les frégates du type KRIVAK I et II, voici le type III qui fait son apparition dans la marine soviétique. Le prototype de cette nouvelle série, apparu il y a quelques mois à peine, porte le nom de MEJINSKY.

Le KRIVAK III a un hélicoptère ASM embarqué et a com-

me fonction principale la lutte anti-sous-marine. Ici, l'affût quadruple SSN-14 des KRIVAK I et II a été supprimé pour faire place à une tourelle de 100. Quant aux 2 tourelles de 76 sur l'arrière, elles ont été remplacées par un han-gar et un pont d'envoi pour hélicoptères.

Quant aux caractéristiques comparées des trois versions des KRIVAK, reproduisons-les dans le tableau suivant :

	Krivak I	Krivak II	Krivak III
- déplacement en pleine charge . . . . .	3 575 t		
- dimensions . . . . .	125 m		
● longueur (ht) . . . . .	13,2 m		
● largeur (flottaison) . . . . .	4,5 m		
● tirant d'eau (milieu) . . . . .			
- propulsion (système COGOG) . . . . .		2 TG × 1 7895 kW pour la marche à grande vitesse 2 TG totalisant 8 948 kW pour la navigation économique 2 hélices à pas fixe	
- performance . . . . .	30,6 nœuds		
● vitesse maximale . . . . .	700 milles/30 nœuds		
● distances franchissables . . . . .	3 900/20 nœuds		
- armement : . . . . .			
● missiles ASM/et anti-navire . . . . .	4/SS-N 14 (IV × 1) pas de missiles de rechange		
- missiles anti-aériens . . . . .	2 systèmes SA-N-4 (II × 2) avec 40 missiles au total	2 systèmes SA-N-4 (II × 2) avec 40 missiles au total	1 système SA-N-4 (II × 1) avec 20 missiles
● artillerie . . . . .	4/76,2 CA (II × 2) à l'arrière	2/100 CA (II × 2) à l'arrière	1/100 CA à l'avant 2 canons multitubes de 30 CA (VI × 2)
● ASM . . . . .		2 lance-roquettes RBU 6 000 à l'avant 8 T/533 (IV × 2)	
- électronique : . . . . .			1 hélicoptère Hélix
● radars . . . . .	1/Don (nav.) 1/Heat Net C (veille air) 2/Eye Bowl (guidage SS-N-14) 2/Pop group (guidage SA-N-4) 1/Owl Screech (artillerie de 76,2)	1/Don Kay (nav.) 1/Head Net C (veille air) 2/Eye Bowl (guidage SS-N-14) 2/Pop group (guidage SA-N-4) 1/Kite Screech (artillerie de 100)	1/Don Kay (nav.) 1/Head Net C (veille air) 1/Drum Tilt (artillerie multitubes) 1/Pop group 1/Kite Screech (artillerie de 100)
● sonars . . . . .	1 coque, 1 remorqué (tous deux à moyenne fréquence)	1 coque, 1 remorqué (tous deux à moyenne fréquence)	1 coque, 1 remorqué (tous deux à moyenne fréquence)



Le croiseur soviétique Slava (photo 16F - octobre 1983)





# DE TOEKOMST ALS WERKTERREIN



PB 4, 6000 Charleroi



# INFO RESERVE

## OFFICIERS DE LA RESERVE DE LA FORCE NAVALE

### RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

DIENTSTJAAR 1985 - 1986 EXERCICE

#### A. Raad van Bestuur - Conseil d'Administration

##### Président-Voorzitter

FKP(r) Wilfried VYNCKE  
Nijverheidsstraat 26 bus 1  
8400 Oostende

Tel. P 059-70.89.17  
B 059-32.08.05

##### Vice-Président F

CPC(r) Freddy POTHEN  
avenue des Bouleaux 17  
1950 Kraainem

Tél. P 02-731.03.81  
B 015-71.20.55

##### Vice-Voorzitter N

KVK (r) Yvan QUINTELIER  
Roosbroeckslog 23  
9110 Gent

Tel. P/B 091-28.33.87

##### Sekretaris-Secrétaire

ILZ(r) Gabriel DANNEEL  
Koningin Astridlaan 87  
1950 Kraainem

Tel. P 02-720.76.69  
B 052-44.59.47

##### Werving-Recrutement

2VZ(r) Walter VERHAERT  
Grote Markt 12 bus 7  
2700 Sint-Niklaas

Tel. P 03-777.49.50  
B 03-777.09.61

##### Operaties-Opérations

VTZ(r) Luc SOETE  
Verenigde Natieslaan 3  
8400 Oostende

Tel. P/B 059-70.34.54

##### Penningmeester-Trésorier

ILZ(r) Dirk VAN BELLE  
E. Demolderlaan 138  
1030 Brussel

Tel. P 02-242.45.40  
B 02-219.28.10

##### Public Relations

2EV(r) Thierry DACHELET  
Clos Saint-Martin 14  
1080 Bruxelles

Tél. P 02-425.78.31  
B 02-230.50.55

##### Raadgevers-Conseillers

ILV(hon) Willy COURTOIS  
rue de l'Etoile Polaire 39  
1080 Bruxelles

Tél. P 02-466.91.70  
B 02-468.00.15

CPF(r) Vital DELGOFFE  
Kempische Veldweg 6  
2230 Schilde

Tél. P 03-383.19.25  
B 03-252.83.11



CPF(r) Guy DEMOULIN  
Permekedreef 15  
1900 Overijse

Tél. P 02-687.56.47  
B 02-762.57.20

FKP(r) Hendrik LAMBRECHTS  
Dr R. Clausstraat 25  
9040 Gent

Tel. P 091-51.23.70  
B 091-51.17.59

FKP(r) Paul HUGER  
Beatrijslaan 4 bus 18  
2050 Antwerpen

Tél. P 03-219.00.18  
B 03-543.55.65

1LZ(r) Pierre VANDENBERGH  
Merellaan 27  
3202 Lubbeek

Tel. P 016-25.61.08  
B 016-22.35.66

## B. Uitvoerend bureau - Bureau exécutif

N1 G. Danneel  
N2 W. Verhaert  
N3 L. Soete

Adj N1 F. Pothen  
Adj N2 H. Lambrechts  
Adj N3 L. Soete  
Adj N3 Y. Quintelier  
Adj N4 P. Vandenberg  
Adj N5 H. Lambrechts

N4 D. Van Belle  
N5 T. Dachelet

## C. Présidents d'honneur - Ere-voorzitters

FKP(hon) L. de Vleeschauwer - Ahornlaan 42 - 1640 St. Genesius Rode.  
Tel. P 02-358.24.80 B 02-689.12.11  
CPF(hon) R. Planchar - Italiëlei 84 bus 12 - 2000 Antwerpen  
Tél. P 03-232.69.33 B 03-232.04.99

## D. Sections régionales - Gewestelijke afdelingen

### Présidents / Voorzitters

Antwerpen KVK(r) F. JANSSENS  
Grijpsdijk 7 - 2060 Merksem

Tel P 03-645.42.14  
B 03-828.03.86

Brabant ILV(r) N. MUYLLE  
rue des Fuchsias 32 bte 11  
1080 Bruxelles

Tel P 02-426.97.68  
B 02-513.90.30

Liège ILV(r) J. VERLAINE  
rue Mandeville 72  
4000 Liège

Tél P 041-52.95.36  
B 041-33.79.10

OVL VTZ(r) J. DEDECKER  
Steedam 79  
9000 Gent

Tel P/B 091-25.03.41

WVL VTZ(r) L. SOETE  
Verenigde Natieslaan 3  
8400 Oostende

Tel P/B 059-70.34.54

## E. ZS/RES

FKP W. GOETHALS  
Cenpers - Kazerne Ltz V. Billet  
Leopold de Bruynestraat 125  
8310 Brugge 3

Tel B 050-35.42.97

## F. Organismes de réserve - Reserve-organismen

Coordination/Koördinatie  
Secrétariat/Sekretariaat

FKP(r) W. Vyncke  
ILZ(r) G. Danneel

Div. 218.2-R

KVK(r) E. NOE  
Zinnialaan 7  
2080 Kapellen

Tel. P 03-664.08.38  
Tel. B. 03-231.87.53



Div. NCSO-R

KVK(r) Y. QUINTELIER  
Roosbroeckslog 23  
9110 Gent

Tel. P/B 091-28.33.87

Div. Mar. Inf-R

FKP(r) O. DUERINCKX  
Karekietenlaan 30  
3200 Leuven

Tel 016-25.65.17

## G. Revue POLARIS tijdschrift

Editeur responsable/Verantwoordelijke uitgever

FKP(r) Wilfried VYNCKE

Rédaction/Redactie

ILV(r) Michel MARLIER  
avenue G. Abelos 11  
1200 Bruxelles

Tel P 02-771-57.39

Tel B 02-771.82.75

# Escale d'exception à Zeebrugge...

K

Lors du 25e congrès national de l'AORFN tenu à Bruxelles en 1983, l'Amiral Aviateur A. Schlim se plaisait à souligner «combien il admirait l'enthousiasme des officiers de réserve et leur désir de participer, au sein de leur association, à tout type d'activité».

Les «Journées de la Flotte», organisées par la ZMFN en juillet dernier, ont mis une fois de plus, cette réalité en exergue, grâce à la participation massive de ces derniers.

Pas moins de 140 officiers de réserve de tous bords, étaient présents le 20 juillet dès 9 h. du matin à NAVCOMZEB pour vivre une journée chargée, mais pleine d'intérêt et d'enseignement.

Placée sous le signe des 50 ans de l'URNOR (devenue Royale!), cette journée coïncidait avantageusement avec les cérémonies de l'ouverture officielle du nouveau port de Zeebrugge.

A cette occasion, de nombreux voiliers-école tels que les 4 mâts-barque KRUSENSTERN et SEDOV (U.R.S.S.), les 3 mâts-carré SORLANDET (Norvège), DAR MLODZIERZY (Pologne), AMERIGO VESPUCCI (Italie) et autres SAGRES (Portugal), tous participant à la célèbre Cutty Sark Tall Ships'Race, firent escale pendant plusieurs jours dans le port de Zeebrugge. Ainsi d'ailleurs que des frégates et chasseurs de mines allemands, néerlandais, français et anglais, qui amarrèrent dans notre base militaire.

Signalons à ce propos, que sur de nombreux navires, la charge d'«Officier de liaison» fut confiée à des officiers de réserve de la F.N.

Nous avons pu les voir à l'œuvre sur les HMS BERWICK par exemple, se dépensant sans compter pour assurer à ces équipages un séjour agréable et fructueux.

Les activités prévues en ce 20 juillet pour les autres officiers de réserve furent organisées de main de maître par le CPC(R) Y. Quintelier qui selon son habitude (mais soulignons le une fois encore!) se surpassa en efficacité. Pour guider ses invités, satisfaire aux questions, obvier aux distractions et retards et veiller en tout au grain. Ainsi qu'au confort des participants de tous rangs et grades. (\*)

Le résultat fut un succès, cette escale d'exception à Zeebrugge permit à tous les membres de l'URNOR de vivre des moments mémorables.

Suivant le programme, à 10 h.15, le CPF W. Goethals (ZS/Res.) présenta un exposé sur «L'expansion du port de Zeebrugge».

Abondamment illustrée par des diapositives, cette remarquable présentation nous rappela que dès le Moyen Age, Brugge dut sans cesse lutter pour sa sauvegarde économique et son accès à la mer.

Déjà au 9e siècle dit-il, le nom de «Brygja» était mentionné. Au 12e siècle, grâce au Zwin, cette ville disposait d'un accès naturel à la mer garant de sa première place comme centre commercial et maritime des ports d'Europe du nord-ouest, et principalement des échanges avec l'Angleterre. Hélas, le lent et irrésistible ensablement du Zwin aux 15 et 16e siècles marqua le début de son déclin. Et le déplacement à cet effet des intérêts vers Damme ou la construction d'un canal vers la mer via Ostende, ne solutionnèrent pas le problème.

Toutefois, le 1er juin 1984 un projet vit le jour; un accord fut conclu entre le Gouvernement, la ville de Brugge et MM. L. Couseau et J. Cousin, pour la construction d'un nouveau port côtier, relié à Brugge par un canal maritime. Cet accord fut entériné par le Parlement le 11 septembre 1985.

Pour mener à bien cette gigantesque entreprise, une société portant le nom de «Compagnie des Installations Maritimes de Bruges» - actuellement: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen - M.B.Z. - fut fondée le 25 novembre 1985.

La construction débuta en 1896 et le Roi Léopold II inaugura officiellement le nouveau complexe le 23 juillet 1907.

Celui-ci comportait en fait 3 parties:

- Le port extérieur, Zee-Brugge (Bruges sur mer) sis sur les communes de Heist et de Blankenberge, mais dont le territoire fut administrativement intégré à celui de Bruges;
- Une écluse donnant accès au «inner port» de Brugge par un canal de 15 km. de long;

(\*) Il est à noter que le 12 octobre dernier, le CPC(R) Y. Quintelier a passé le pouvoir de la Branche '3', au sympathique 2 EV(R) Luc Soete d'Ostende, pour reprendre le commandement de la Division NCSO - R, en remplacement du CPF (R) R. Strumane.





S.M. le Roi est accueillie à NAVCOMZEB.



Des «réservistes» de tous bords assistaient aux cérémonies.





— Le port de Brugge, disposant de plusieurs bassins.

Mais cette entité était marquée par le destin.

Après des débuts difficiles, la première guerre mondiale entrava lourdement son expansion, victime de l'occupation et de destructions. La période de l'entre 2 guerres connut unelutte de «prestige» entre Anvers (alors 2e port mondial) et Zeebrugge; de plus, le choix d'une finalité économique, vital pour ce dernier fut souvent obli-téré par des options politiques mesquines et à court terme.

Les années '70 marquèrent cependant un renouveau. L'agrandissement et la transformation en un port polyvalent de haute mer furent décidés.

Ce vaste programme d'extension, échelonné sur plusieurs années comprend également plusieurs parties:

— la réalisation d'un port extérieur en eau profonde, protégé par deux jetées de plus de 4 km. de long;

— la construction d'une écluse maritime (baptisée «Vandamme» en mémoire du Chevalier Pierre Vandamme, ancien bourgmestre de Brugge) de 57 m. de large, de 500 m. de long et permettant le passage de navires calant 18,50 m. de tirant d'eau. Cette écluse donne accès aux différentes parties d'un:

— arrière-port composé en sa partie nord d'une darse de 225 m. de long, offrant 2.400 m. de quai à une profondeur de 14 m.

La partie sud, de quelque 850 Ha., équipée (plus tard) d'une darse de 2.500 m. de long et de 400 m. de largeur; et enfin la partie ouest, où la construction d'un premier mur de quai est prévu, qui avec ses 18,5 m. de profondeur pourra accueillir des navires jusqu'à 150.000 tx., calant 55 pieds.

Quant aux terrains adjacents (l'ensemble du projet à requis l'expropriation de 1.300 Ha.), ils sont destinés à l'implantation d'entreprises industrielles et de terminaux divers.

Le CPF Goethals réussit l'exploit d'expliquer cette vaste réalisation en 45 minutes, car la suite du programme ne devait souffrir d'aucun retard.

Vint ensuite la cérémonie proprement dite des «Journées de la Flotte», au cours de laquelle l'Amiral Schlim prit la parole devant S.M. le Roi et de nombreuses personnalités civiles et militaires.



L'étrave du bâtiment royal rompant la «chaîne symbolique».

Avec conviction, il exalta et encouragea tous les officiers et membres de la ZMFN à enseigner aux jeunes recrues, non seulement l'utilisation rationnelle des technologies de pointe dont dispose notre flotte, mais aussi d'unir leurs efforts pour développer chez elles, les vertus des valeurs morales et du sens civique.

Afin qu'elles puissent prendre conscience, avec lucidité de leurs responsabilités et de leurs limites; afin de pouvoir en toutes circonstances, assumer pleinement la portée de leurs actes. Afin que profitant également de l'expérience et du sacrifice des Aînés, elles prennent noblement la relève pour défendre notre sol, ses libertés et ses institutions.

L'attention concentrée des nombreux officiers de réserve présents, augurait de leur unanimité de vue.

L'après-midi, ces officiers de réserve furent conviés à l'inauguration du nouveau complexe portuaire.



S.M. le Roi débarque du A961 ZINNIA, dans l'écluse Vandamme.

A 15 h. 15, l'étrave du A 961 ZINNIA rompit en grande pompe la «chaîne symbolique» qui barrait l'entrée du «inner port», et le bâtiment royal s'engagea dans les nouvelles installations.

Il n'entre certes pas dans notre propos de prendre position quant à l'opportunité de cette gigantesque et coûteuse réalisation. Mais une prise de conscience des réalités économiques de notre pays et une vue plus objective et réaliste que le seul sentiment régional fait admettre une assertion formulée e.a. par le Ministre L. Olivier dans son allocution: «... l'expansion justifiée de nos ports est d'une importance primordiale pour l'amélioration de la position concurrentielle de notre pays.

C'est l'évolution de la situation économique, l'avancement des techniques et la recherche d'objectifs spécifiques qui doivent nous guider dans nos décisions et nos choix...».

Ou encore, dît F. Traen, Président du M.B.Z.: «... Het is onze wens en ons doel (...) dat Zeebrugge, vandaag, in deze tijden, en voor ons land, een symbool weze van ons geloof in de toekomst...».

Il est significatif que parmi de nombreuses personnes côtoyées ce jour là, certaines déplorait avoir parfois constaté ce manque de confiance dans l'avenir, voire une démission d'aucuns devant leurs responsabilités. Mais toutes revendiquaient la défense et le respect inconditionnel des, valeurs morales traditionnelles et faisaient montre d'une volonté sans faille quant au développement socio-économique de la Belgique et la protection des acquis du monde occidental.

Cet hommage rendu à nos vertus démocratiques valait de jeter l'ancre pour quelques heures à Zeebrugge, sans oublier le salut à nos illustres visiteurs...

Saint Bernard du Spuiikom.



## «AGIMUS UT VIVERENT» PLUS QU'UNE DEVISE : UN PROGRAMME...

«Nul pays n'est petit s'il touche à la mer» affirmait en substance l'illustre roi Léopold II.

Il s'avère en effet, que l'histoire et l'évolution de bien des peuples sont souvent liées à l'accès à la mer et à leur possibilité de naviguer. Prendre la mer permet non seulement de commercer au-delà des océans, mais favorise également le brassage socio-culturel indispensable au développement d'une société.

Aujourd'hui encore, le transport maritime demeure un élément essentiel pour l'économie d'un pays et pour l'approvisionnement des populations. C'est pourquoi, la libre utilisation des voies maritimes et la sécurité de circulation restent des facteurs vitaux et le souci majeur de tout gouvernement. A plus forte raison encore, en cas de conflit.

C'est la raison pour laquelle il existe dans les pays membres de l'OTAN des organisations appelées NCSO - Naval Control of Shipping Organization - dont les buts sont clairement définis :

- Supervision des mouvements de la flotte marchande et des navires de pêche.
- Routage des navires marchands.
- Organisation des convois.

Outre ces tâches, le NCSO assure encore la coordination entre les autorités maritimes civiles et militaires pour une utilisation rationnelle des navires.

En collaboration avec les autres partenaires de l'OTAN, la Belgique a créé en 1975, au sein de la Force Navale, une DIV - NCSO (R) constituée uniquement d'officiers de réserve.

Cette division porte le numéro 2 dans l'ordre de mise sur pied des 3 divisions de réserve créées par la F.N., la première étant le Squad 218.2 et la dernière née, la DIV. Infanterie de Marine.

La «Médaille d'Or» fut confiée par le CPF (R) R. Strumane au nouveau commandant de la DIV - NCSO (R).

Le premier commandant de la DIV-NCSO(R) nommé par le chef d'Etat-Major de la F.N. fut le très actif et sympathique CPF(R) Charly Van Avermaet. Ancien de la Royal Navy Section belge, il jouit toujours du respect de tous et ses successeurs au poste de COM.DIV. peuvent témoigner de sa compétence.

Le 12 octobre dernier, il assistait avec émotion, à la cérémonie de remise du commandement de la DIV.NCSO(R) du CPF(R) R. Strumane au CPC(R) Yvan Quintelier.

Cette manifestation solennelle, présidée par le CPV BEM P. Marin, commandant du Groupement Opérations et Entraînement de la F.N., se déroulait à la base navale de Kallo (NAVCOMANT) devant un peloton d'officiers de réserve et de quelques élus de haut niveau.

Ce n'est peut-être pas par hasard que ce lieu autrefois historique, fut choisi comme siège de NAVCOMANT.

En effet, à cet endroit s'élevait il y a 400 ans, le fort Ste. Marie qui joua un rôle décisif dans la chute d'Anvers, lorsque Alexandre Farnèse (né à Rome en 1515, Duc de Parme de 1586 à 1592, Gouverneur des Pays-Bas en 1578 et mort en 1592), aux ordres du roi Philippe II d'Espagne, força la scission entre nos régions et les provinces du Nord.

Dans son allocution, le CPF(R) R. Strumane (52 ans, natif d'Ostende, licencié en Mathématique, biologie et Docteur en Sciences) fit la synthèse de son mandat de 6 ans (8 décembre 1979 - 12 septembre 1985) comme commandant de la DIV - NCSO (R).

Il releva au passage les succès obtenus par sa division dans la réalisation de divers objectifs (e.a. «De uitstraling naar de vier belgische havens» en de «zeer realistische wijze van samenwerking met Sealink en Townsend-Torensen Lines» etc.), remercia les personnalités présentes qui





l'aidèrent dans sa tâche, mais fustigea l'absence chronique de participation des jeunes officiers de réserve.

Dans sa réponse, le CPC(R) Y. Quintelier (46 ans, natif de St. Niklaas, diplômé du Hoger Instituut Sint Lucas de Gand et officier supérieur depuis 1982) se dit conscient des difficultés qu'engendrent le commandement d'une telle division, des problèmes actuels pour le recrutement des jeunes et leur motivation à «contribuer aux valeurs qui ont fait la grandeur de notre pays».

Il termina par un appel pressant à la collaboration de la Force Navale tout entière car sa mission doit être assurée pour le plus grand bien de toute la communauté.

Et de citer la devise de la division: «AGIMUS UT VIVERENT»: Nous agissons pour qu'ils puissent survivre.

Après cette prise d'arme, divers souvenirs et «crests» furent échangés. La «Médaille d'Or», décernée par l'UNOR à la DIV-NCSSO(R) à Bruxelles le 12 décembre 1983, fut confiée au nouveau commandant, qui invita ensuite tous les participants à une traditionnelle - mais excellente! - Rijstafel, façon ZMFN.

Saint-Bernard du Spuikom



Au delà du protocole, le témoignage d'une longue amitié.



11 juin 1985

Le CPF(R)Hre Roger PLANCHAR remet un second chèque avec ses droits d'auteur pour son livre «La guerre du Bout de Monde - Iles Falkland 1982», à S.E. Sir Edward JACKSON, KBMG, Ambassadeur de Grande-Bretagne à Bruxelles, au profit du «South Atlantic Fund»

De g.à.d.: COL SECCOMBE, Royal Marines, Sir Edward JACKSON, CPF(R)Hre. R. PLANCHAR et le Wing-Cdr. A. TERRETT, RAF, Attaché naval et de l'air à Bruxelles.

11 Juni 1985

Ere-FKP(R) Roger PLANCHAR overhandigt een tweede check met zijn auteursrechten voor zijn boek over de Falkland-oorlog «La Guerre du Bout du Monde», aan Z.E. Sir Edward JACKSON, KBMG, Ambassadeur van Groot Brittanie te Brussel, ten bate van het «South Atlantic Fund»

V. l.n.r.: COL SECCOMBE, Royal Marines, Sir Edward JACKSON, Ere-FKP(R) R. PLANCHAR en Wing-Cdr. A. TERRETT, RAF Naval and Air Attaché te Brussel.



## KENT U ZE NOG?

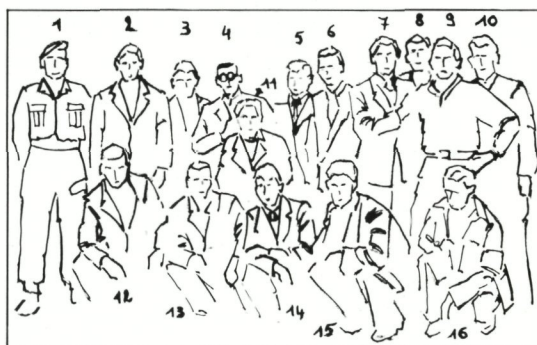
Een tweede deelgroep van de 7de PROMOTIE ONDEROFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT.

Augustus 1951 zij deden hun drie dagen in het klein kasteeltje

## LES CONNAISSEZ-VOUS ENCORE?

Un deuxième groupe partie de la 7ème PROMOTION DE SOUS-OFFICIERS DE LA FORCE NAVALE.

AOUT 1951. Ils font leurs trois jours au Petit-Chateau.



1. Waarschijnlijk de begeleider van de groep tijdens hun drie dagen, onbekend.

2. Roger ZEEBROEK. Maakte carrière tot Eerste Meester Chef Dek. Gekend zeilmonitor en bootman in de Zeemacht. Ging voortijdig met pensioen. Woont en werkt momenteel aan de Azurenkust.

3. REYNDERS (?)

4. PIRARD genseuvel in KOREA

5. Gust RAMOUDT. Eerste Meester Chef Dek, gekend schipper van de sleepboten in de laatste jaren, voorheen coxswain, bootman a/b diverse schepen. Onderrichter Nautische school.

6. OOMS, verder alle spoor verloren.

7. M. (?)

8. Mon JONCKHEERE. Eerste Meester Chef Marinefuselier. Ging voor enkele jaren met pensioen, zijn laatste functie was Hoofdwapenmeester op CEDRA.

9. VANDEKERCKHOVE. Ging voor enkele jaren als Eerste Meester Chef Administratie, voortijdig met pensioen. Bracht een groot deel van zijn carrière in het Opleidingscentrum

door.

10. ????

11. DAGERAED. Gekende machinist. Ging voor enkele jaren als Eerste Meester Chef Machien voortijdig met pensioen. Woont nog steeds in de omgeving van Oostende.

12. Danny GEEROLF. Gekend coxswain, bootman aan boord van verschillende schepen. Werd indertijd door Comodore Robijns onderscheiden voor zijn actie en zeeman-schap betoond na de aanvaring van de «Herstal» op de Schelde. Momenteel wapenmeester van de OCS (de schooleenheid) in het Opleidingscentrum.

13. Désire DUBOIS maakte carrière als Oppormeester Administratie waarbij hij bijna uitsluitend in Brussel geaffecteerd was. Gekende persoonlijkheid bij de Staf van de Zeemacht. Ging voortijdig met pensioen.

14. ???

15. Georges LANGBEEN coxswain aan boord van de meeste schepen van de Zeemacht. Momenteel Hoofdwapenmeester van het Opleidingscentrum van de Zeemacht.

16. ???



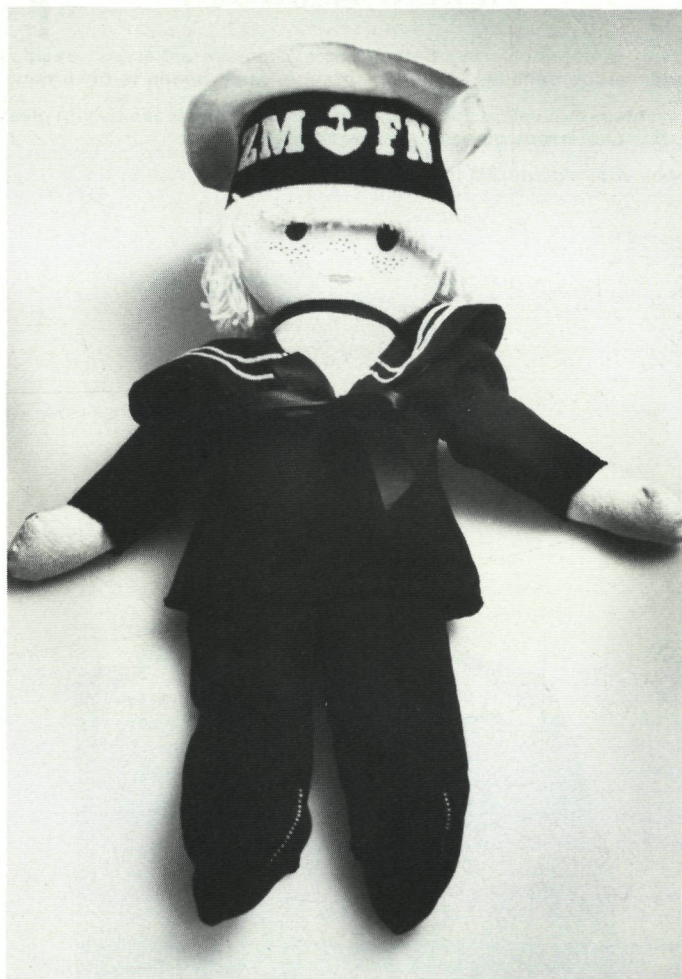
---

# NEPTUNUS

winkeltje



boutique



**NIEUW!**  
**NAVY MASCOTTE**

**SLECHTS**  
**500,- F**  
+ portkosten 25,- F

**NOUVEAU!**  
**NAVY MASCOTTE**

**SEULEMENT**  
**500,- F**  
+ frais de port 25,- F



# boutique neptunus

# neptunus winkeltje

**VOOR UW BESTELLINGEN — POUR VOS COMMANDES**  
**Bankrekening 473-6090311-30 Compte de/van Neptunus**

## HERENHALSDOEK

Deze prachtige halsdoek, in marineblauw, bezaaid met Zeemachtankertjes, eksklusief ontworpen voor Neptunus naar een model van de Canadese Krijgsmachten, is vanaf heden te bekomen.

Dank zij een vernuftig systeem met velcrosluiting blijft deze halsdoek steeds op zijn plaats. Het is de halsdoek voor de moderne man, hij staat steeds gekleed maar toch relax.

Te verkrijgen bij neptunus voor slechts 350 fr. + 25 fr. portkosten.



## FOULARD D'HOMME

Neptunus vous propose un foulard d'homme, bleu marine semé des ancre de la Force Navale, modèle exclusif dérivé du foulard des forces Armées Canadiennes. Un foulard relax, à porter avec le col de la chemise ouverte, un foulard qui ne peut glisser puisque son faux nœud est composé d'un rabat plissé tenu par une bande qui fait le tour du cou et qui se ferme par une fermeture velcro en dessous du rabat.

Le foulard de l'homme chic ! Lorsque vous l'aurez essayé vous ne pourrez plus vous en passer !

Vendu chez Neptunus au prix de 350 F + frais d'expédition 25 F.



---

## PRACHTIGE DAMESHALSDOEKEN UIT ITALIE NU OPNIEUW VERKRIJGBAAR

Deze werkelijk zeer mooie dameshalstdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chique, wordt deze halstdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 350 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 25 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad... niet te lang wachten!!!



## D'ITALIE, NOS MAGNIFIQUES FOULARDS POUR DAMES SONT ARRIVÉS

Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie. Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

Le prix, TVA compris, a été fixé à 350 F + 25 F de frais de port.



## WAPENSCHILDEN

Een reeks — praktisch voor al de schepen — wapenschilden, uitgevoerd door de Oostendse kunstenaar Michiels, in keramiek en in vier- of vijf kleuren, zijn te bekomen bij Neptunus. Ieder wapen werd goedgekeurd door de Heraldische Kommissie Zeemacht en is stuk voor stuk een juweeltje.

Prijs: 450,- F BTW inbegrepen.

Wegens de breekbaarheid van dit artikel gebeuren er geen verzendingen. Leveringstermijn: 3 weken.

## EMBLEMES

Une série d'émblèmes — pratiquement pour tous les navires — exécuté par l'artiste Ostendais Michiels, en céramique de quatre ou cinq couleurs sont disponible à Neptunus. Chaque armoirie fut approuvée par la Commission Héraldique de la Force Navale et constitue une pièce de collection.

Prix: 450,- F TVA comprise.

Vue la fragilité de cet article, il ne sera fait aucun envoi.

Délai de livraison: 3 semaines.



## Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 300,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 500 fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan 750,- fr.

## BRIQUET BELGIAN NAVY

**Nieuw - Nouveau**  
Aansteker & Stylo  
Briquet & Stylo  
**650,- Fr.**

+ 25,- fr. verzendingskosten  
+ 25,- fr. frais d'expédition

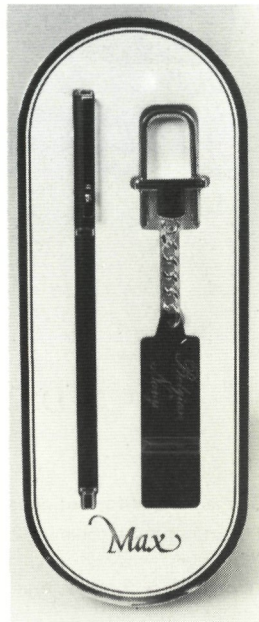


## AANSTEKER

## PORTE-CLEFS BELGIAN NAVY

**Nieuw - Nouveau**  
Sleutelhanger & Stylo  
Porte-Clefs & Stylo  
**350,- Fr.**

+ 25,- fr. verzendingskosten  
+ 25,- fr. frais d'expédition



## SLEUTELHANGER



# Nieuw - Nouveau



Nieuw - Nouveau

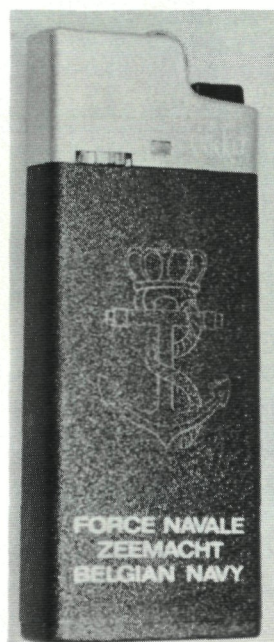
Aansteker

Bricquet

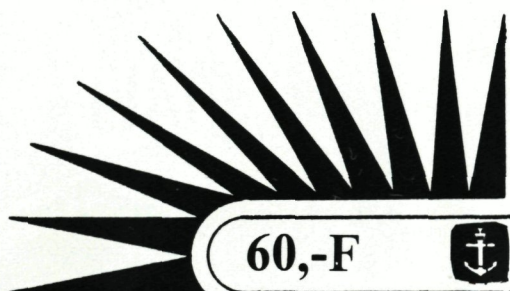
60,- Fr.

+ 25,- fr. verzendingskosten

+ 25,- fr. frais d'expédition



# Nieuw - Nouveau



INSIGNE (CRAVATE OU REVERS)  
KENTEKEN - DASSPELD





Cet élégant T-SHIRT «BELGIAN NAVY» peut être obtenu en quatre tailles: Extra Small, Small, Medium et Large.

Prix: 330,- Fr T.V.A. incluse.

Frais d'expédition: 25,- Fr.

Deze modieuze T-SHIRT «BELGIAN NAVY» is te bekomen in vier maten: Extra Small, Small, Medium en Large.

Prijs: 330,- Fr. B.T.W. inbegrepen.

Verzendingskosten: 25,- fr.

«MY DADDY IS

IN THE NAVY»

### «T-SHIRT»

Deze prachtige «T-SHIRT» is te bekomen in 4 maten.

Prijs: 330,- fr., inclusief B.T.W. Verzendingskosten 25,- fr.

### «T-SHIRT»

Cet élégant «T-SHIRT» peut être obtenue en 4 tailles.

Prix: 330,- fr., T.V.A. incluse. Frais d'expédition: 25,- fr.





## Z.M. BRIEFHOUDER

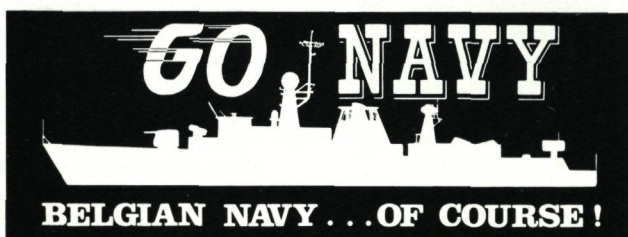
## PORTE-FEUILLE F.N.



Briefhouder in zwart simili-leder, momenteel verkrijgbaar met embleem van de Zeemacht.  
Prijs: 120,-fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten: 25,-fr.

Porte-feuille en simili-cuir noir vendu avec impression de l'emblème de la Force Navale.  
Prix: 120,-Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi: 25,-Fr.

# EN... NIEUW! ET... NOUVEAU!



### ZELFKLEVER

25 F  
Portkosten 9 F

### AUTO-COLLANT

25 F  
Frais de port 9 F

### AUTO-COLLANTE FORCE NAVALE

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoiries de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc.  
Format réel 8 x 9 cm.  
Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 25 F + 9 F frais de port.



### ZEEMACHT ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies, enz. Werkelijk formaat 8 x 9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 25 fr. + 9 fr. portkosten.



# LES BELGES DANS LA BATAILLE DE L'ATLANTIQUE 1939-1945

HENRI ANRYS

Grande première dans le petit monde de l'édition du livre d'Histoire belge!  
La maison COLLET vient, en effet, de publier en édition de poche et à grand tirage, «les Belges dans la bataille de l'Atlantique» de Henri ANRYS.



Ainsi, on peut espérer que le grand public belge pourra, pour la première fois et, surtout, pour une somme modique (130 frs), accéder à l'Histoire de tous ses marins - marchands, pêcheurs ou militaires - durant la dernière guerre.

«En 225 pages, nous confie Hervé GERARD, directeur de la Collection «Vécu par les Belges», Henri ANRYS nous fait revivre la grande épopée des marins qui, spontanément, mirent leur navire et leur expérience au service de leur pays, dès l'aube de la guerre, avant de rejoindre les rangs de la Flotte anglaise».

Il y fait, on peut le dire, une synthèse à la fois minutieuse, précise et anecdotique de l'action des marins belges entrecoupée de témoignages de vie puisés dans les publications de l'époque.

Tout y est abordé: Duinkerque, les chalutiers-navires de guerre, la section belge de la Royal Navy, les marins marchands, les canonnières DEMS,...

Nul doute que la large diffusion de cet ouvrage contribuera au prestige de la Marine et des marins belges!

«Les Belges dans la bataille de l'Atlantique» de H. ANRYS est publié par les éditions COLLET et distribué à la Force Navale par les éd. Neptunus a.s.b.l. B.P. 17, 8400 Oostende.

**130,- F** (frais de port 25,- F)

Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus  
Le paiement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.





## cartes de vœux wenskaarten

Prachtige wenskaart in pastelkleuren  
van de F912  
**WANDELAAR**  
prijs: 20,- Fr. (omslag inbegrepen)

Magnifique carte de vœux du F912  
**WANDELAAR**.  
prix: 20,- Fr. (enveloppe comprise)



## ZEEMACHT ZELFKLEVER AUTO-COLANTE FORCE NAVALE

Werkelijk formaat 8 x 9 cm.  
Nu verkrijgbaar bij Neptunus  
voor slechts 25 fr. + 9 fr. portkosten.

Format réel 8 x 9 cm.  
Maintenant en vente chez Neptunus  
pour seulement 25 F + 9 F frais de port.

## TEGEL ZEEMACHT

Faïencetegel (Villeroy & Boch) met wapenschild van de Zee-  
macht verkrijgbaar bij Neptunus.

Prijs: 100,- Fr. B.T.W. inbegrepen.  
Verzendingskosten: 25,- Fr.

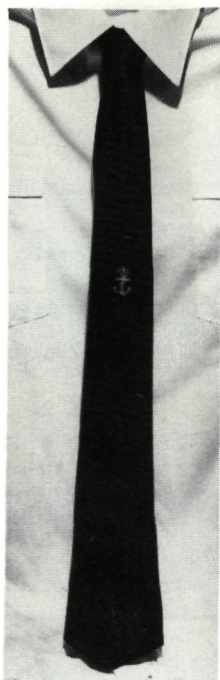
## CARREAU FORCE NAVALE

Ce magnifique carreau en véritable Faïence (Vilveroy & Boch)  
avec emblème de la Force Navale peut être obtenu à Neptunus.

Prix: 100,- Fr. T.V.A. comprise  
Frais d'envoi: 25,- Fr.





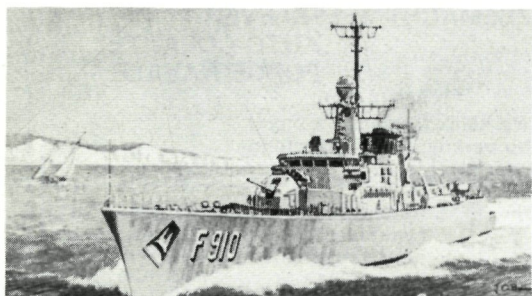


## Cravate force navale

- Cravate Force Navale en bleu ou en bordeaux.  
Pour seulement **320,- fr.**  
+ 25,- fr. frais d'expédition

## Zeemachtdas

Deze Zeemachtdas is verkrijgbaar in blauw of bordeaux.  
Voor slechts **320,- fr.**  
+ 25,- fr. verzendingskosten

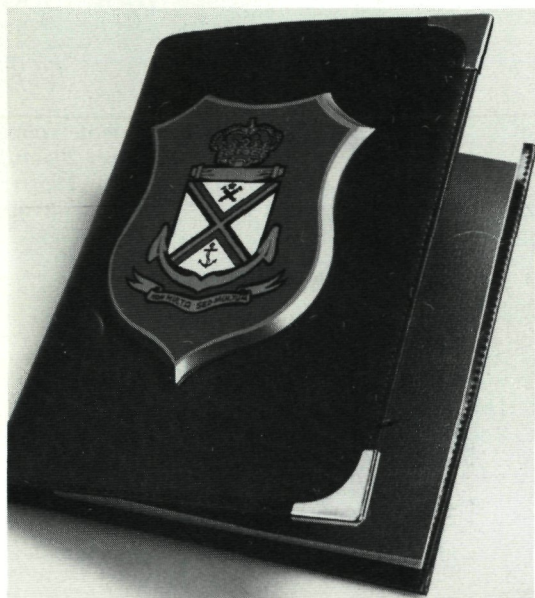


Wenskaarten van de F910 Wielingen en de F911 West-  
diep aan 20,- Fr. (omslag inbegrepen)

Cartes de vœux du F910 Wielingen et du F911 Westdiep  
à 20,- Fr. (enveloppe comprise)







#### **BLOC NOTE DE BUREAU**

En simili-cuir brun avec grand écusson colorié Force Navale, stylo à bille  
format 22 x 17 cm.

Prix: 450,- F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

#### **BUREAU BLOC-NOTE**

In bruin simili-leder met groot vierkleurig wapenschild Zeemacht, kogelpen;  
formaat 22 x 17 cm.

Prijs: 450,- fr. inklusief B.T.W., + 25 fr. portkosten.



Moderne T-Shirt Zeemacht - Force Navale, verkrijgbaar in  
5 maten: Extra Small, Small, Medium, Large en Extra Large.

Prijs: 330,- Fr. + 25,- Fr. portkosten

T-Shirt Force Navale - Zeemacht peut être obtenue en 5  
tailles: Extra Small, Small, Medium, Large et Extra Large.

Prix: 330,- Fr. + 25,- Fr.

Frais d'envoi.



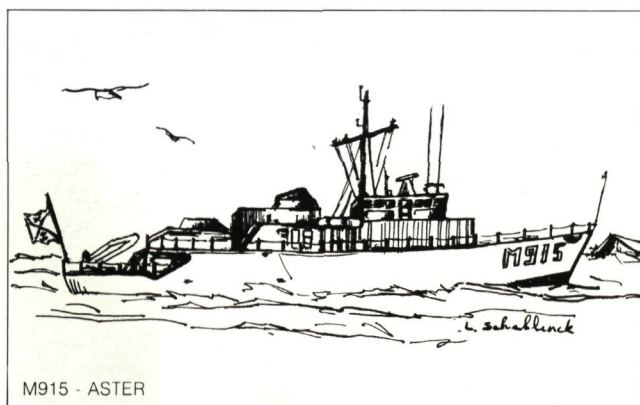
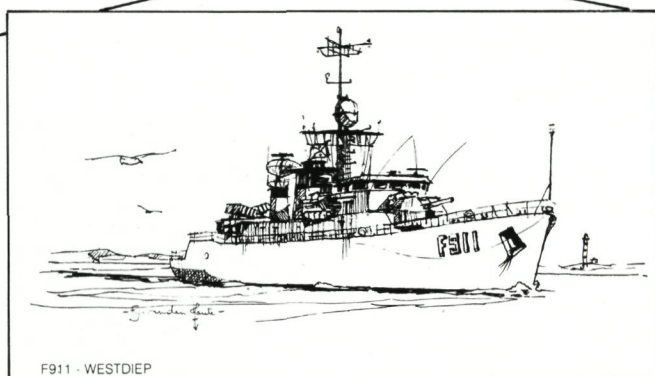
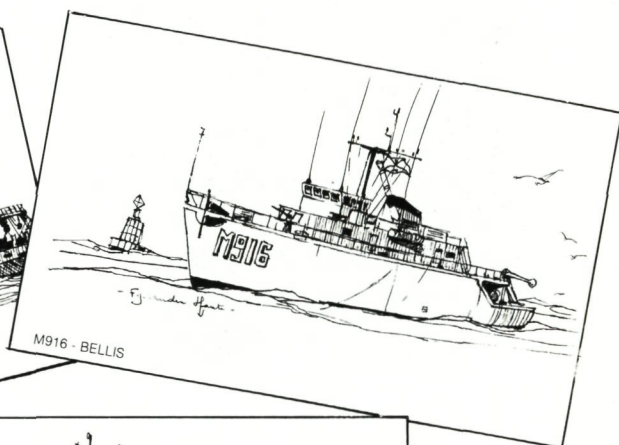
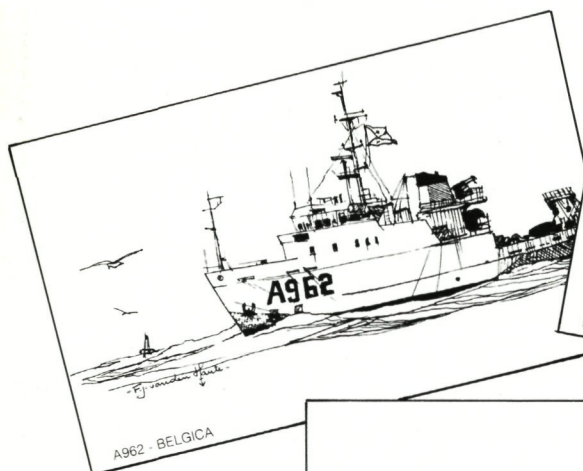


Commandez  
dès à présent  
vos cartes de vœux 1986

Bestel nu  
reeds uw wenskaarten  
voor 1986

**Prachtige wenskaarten**  
omslag inbegrepen: 20,- fr.  
met luxe omslag: 25,- fr.  
(+ 12,- fr verzendingskosten)

**Magnifique carte de vœux**  
enveloppe comprise: 20,- fr.  
avec enveloppe de luxe: 25,- fr.  
(+ 12,- Fr. frais d'envoi)





# De Beukelaer. Groot in koekjes.

Grote koekjes, kleine koekjes. Knapperig of zacht. Droog, met vulling. Met chocolade of vanille. Kleine stukjes paradijs, met liefde en vakkennis bereid.





# Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 300,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 500 fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan **750,- fr.**



**Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:** J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende  
**Hoofdredakteur - Rédacteur en chef:** E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortstwg. 20A - 8400 Oostende

**Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.**

**Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.**

32e jaargang - neptunus 1985-'86 - 32e année

2

nr 210

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime bimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 50 fr. - Prix par numéro 50 fr. — Abonnement: 300 fr. (gewoon - normal) 750 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel afhankelijk

libre de toute attache politique ou confessionnelle — Angesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: chez Impr. «Goekint», tél. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. «Goekint», tel. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg Oostende

Copyright 1985 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés: Van Uffelen

Tel. (091) 25 47 86 Gent